IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 71)
z dnia 16 lutego 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 71)

16 lutego 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Janusz Janiszewski** p.o. prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Grzegorz Brychczyński** ekspert lotniczy w Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji RP, **Franciszek Teodorczyk** przewodniczący zarządu Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego wraz ze współpracownikami, **Kamil Świtoń** i **Przemysław Karaś** członkowie zarządu Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Służb Ruchu Lotniczego oraz **Izabela Kloc** poseł do Parlamentu Europejskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jakub Sindrewicz**, **Kamil Basicki** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów oraz wszystkich zaproszonych gości. Witam pana ministra wraz ze współpracownikami. Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Wszyscy państwo znają zasady łączenia się. Proszę panie i panów posłów, którzy uczestniczą zdalnie, o zalogowanie się, gdyż zaraz przystąpimy do stwierdzenia kworum. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania, aby stwierdzić kworum. Proszę o wyświetlenie wyniku. Głosowało 26 posłów, wraz ze mną będzie 27 posłów. Stwierdzam kworum.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem obrad, będzie informacja na temat sytuacji w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Informację przedstawi minister infrastruktury oraz pełniący obowiązki prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Na wstępie chcę podziękować pani marszałek za wyrażenie zgody na odbycie posiedzenia Komisji na bardzo wrażliwy temat, o którym ostatnio było głośno w mediach, odnośnie do sytuacji w PAŻP i sytuacji, zgodnie z doniesieniami medialnymi, które mogą prowadzić do poważnego zagrożenia w ruchu lotniczym. Stąd podziękowania dla pani marszałek.

Przechodzimy do realizacji porządku obrad. Proszę pana ministra Marcina Horałę o przedstawienie informacji zawartej w porządku obrad.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, faktycznie kwestie związane z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej stały się przedmiotem debaty medialnej, chociaż trzeba zauważyć, że jedynie stacji TVN24. Ale to bardzo dobrze i dziękuję panu przewodniczącemu, że jest okazja, aby o tym podyskutować, przedstawić fakty, zwłaszcza że dotyczą bardzo ważnego i wrażliwego obszaru, jakim jest bezpieczeństwo żeglugi powietrznej.

Tytułem wstępu, nadania ram naszej dyskusji wspomnę, że minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, a na podstawie ustawy o CPK sprawuje nadzór za pomocą sekretarza stanu będącego pełno-

mocnikiem rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jednocześnie prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego, sprawującym nadzór nad realizacją zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej na podstawie odpowiedniego artykułu ustawy – Prawo lotnicze, czyli sprawuje kontrolę bieżącą.

Szanowni państwo, w PAŻP, podobnie jak we wszystkich innych instytucjach związanych z sektorem lotniczym, ubiegły rok minął przede wszystkim pod znakiem pandemii, wpływu COVID-19, który uderzył w ten sektor. Przede wszystkim ma to wymiar finansowy. Wynikiem był znaczny spadek ruchu lotniczego, liczby operacji lotniczych o ponad 60%. A przecież były miesiące, w których spadek był ponad 90%, gdy ruchu lotniczego prawie w ogóle nie było. Spadły wpływy do agencji, która jest samofinansująca. Głównym źródłem wpływów są opłaty od linii lotniczych, więc siłą rzeczy, gdy linie lotnicze wykonują mniej operacji, mniej płacą, a po drugie są w trudnej sytuacji finansowej, więc często ratują bieżącą płynność przez opóźnianie płatności. Zatem sytuacja finansowa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej pogorszyła się zdecydowanie.

W poprzednich latach agencja notowała dodatnie wyniki, natomiast w tym i przyszłym roku zakończy go z poważną stratą – rzędu ponad 200 mln zł. Trzeba podkreślić, że dzięki całemu szeregowi działań w zarządzaniu agencją na ten moment nie obciąża budżetu państwa. Agencja, ograniczając swoje koszty oraz posiłkując się kredytami – obrotowym i inwestycyjnym – na ten moment jest w stanie samodzielnie unieść ciężar związany z uderzeniem pandemii, kontynuować niezbędne procesy inwestycyjne. Jak wszyscy wiemy, pandemia to nie jest koniec świata. Ruch lotniczy kiedyś wróci, musimy być gotowi, żeby polski sektor lotniczy przy wsparciu PAŻP nie przespał tego momentu i nie został z tyłu, kiedy wyścig ruszy.

Oczywiście trzeba powiedzieć, że głównym kosztem agencji są koszty osobowe, tj. 65% kosztów całkowitych i 60% kosztów operacyjnych. W sytuacji gdy zakładamy, że trzeba podtrzymać pewne procesy inwestycyjne, które są niezbędne, siłą rzeczy główna przestrzeń do redukcji kosztów jest po stronie pracowniczej. Z drugiej strony sytuacja, w której o ponad połowę zmalał ruch lotniczy, siłą rzeczy powoduje, że powstaje znacznie mniejsze zapotrzebowanie po stronie obsługi tego ruchu przez pracowników. Domyślam się, że to będzie główny temat, czyli praca w trybie SPO – single person operations, ponieważ to jest tryb europejski, uznany, przyjęty i stosowany w wielu państwach, w sytuacji gdy jest bardzo mały ruch lotniczy. W sytuacji gdy ruch lotniczy jest większy, jest potrzebna większa liczba kontrolerów.

Jednocześnie te działania oraz obniżenie kwoty bazowej w 2021 r., będącej podstawą do naliczania wynagrodzeń w agencji – nietrudno się domyśleć, że nie spotkało się to z entuzjastycznym przyjęciem strony społecznej, związków zawodowych, pracowników. Trwa niezwykle ożywiony dialog między kierownictwem agencji a stroną społeczną. Oczywiście ministerstwo nie jest stroną tego dialogu, bo uprawnionymi stronami są pracodawca i przedstawiciele pracobiorców – pracodawcą jest kierownictwo agencji, a przedstawicielem pracobiorców są związki zawodowe. Jednak na bieżąco monitorujemy ten proces. Rozmawiałem z przedstawicielami związków zawodowych, otrzymujemy obfitą korespondencję w tej sprawie, więc można powiedzieć, że jesteśmy na bieżąco, choć stroną do dialogu jest kierownictwo agencji.

Nie będę udawać, że jesteśmy pierwszymi naiwnymi. Jednak muszę powiedzieć z przykrością, że pojawiające się różnego rodzaju komentarze medialne, krążące anonimy traktuję jako jeden z elementów dialogu społecznego czy budowania pozycji negocjacyjnej przez jedną ze stron. Mam nadzieję, że to są odosobnione działania nielicznych jednostek, których postępowanie muszę określić jako nieodpowiedzialne w niektórych aspektach. Widzieliśmy w mediach materiały z toczących się, niezamkniętych postępowań dotyczących incydentów ruchu lotniczego. To jest na pewno złamanie zasad etyki. Mam nadzieję, że osoby, które dokonały wyniesienia materiałów, zostaną ustalone i zostaną wobec nich wyciągnięte odpowiednie konsekwencje, co najmniej służbowe, a nie mogę wykluczyć również konsekwencji prawnych. Tego rodzaju działania nie są w żaden sposób akceptowane, ale może dobrze, że nastąpiły, bo pozwalają stwierdzić, że być może po stronie organów, które prowadzą tego rodzaju postępowania, jest nieszczelność, braki

w procedurach bezpieczeństwa danych. Warto usunąć i wypalić rozgrzanym żelazem tego rodzaju zjawiska, bo one są niebezpieczne dla zachowania bezpieczeństwa prawnego, tajemnicy różnego rodzaju postępowań i osób w nie zaangażowanych.

Powiem jeszcze dwa słowa odnośnie do bezpieczeństwa. Obecnie PAŻP jest w gronie najwyżej ocenianych pod względem bezpieczeństwa agencji zajmujących się kontrolą przestrzeni powietrznej. Jest ona na bieżąco weryfikowana przez cztery instytucje, tj. CANSO, EASA, Eurocontrol i Urząd Lotnictwa Cywilnego. W ostatnich trzech latach agencja podniosła poziom dojrzałości sytemu bezpieczeństwa na najwyższy poziom D, dołączając w tym czasie do najlepszych tego rodzaju instytucji w Europie. Niezliczone kontrole, audyty dzieją się na bieżąco; były również wszczynane przez ministerstwo. Dostawaliśmy różnego rodzaju pisma – niektóre podpisane, inne anonimowe. Patrząc później na zawartość relacji medialnych, były one szeroko dystrybuowane i trafiały również do mediów. Za każdym razem skutkowały wystąpieniem przez ministerstwo o wyjaśnienia do PAŻP czy ULC. Zdarzały się przypadki, że po pobieżnej analizie na podstawie informacji zgromadzonych przez ministerstwo materiały okazywały się nieprawdziwe. Jeden z anonimów mówił o 400 sporach w sądach pracy. Po sprawdzeniu okazało się, że jest ich 71. Opisywano, że nie przedstawiono planu działalności PAŻP zgodnie z ustawowym terminem, chociaż przedstawiono itd.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, proszę, aby pan skoncentrował się na bezpieczeństwie w ruchu lotniczym, a nie na anonimach.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Dobrze, ale anonimy mówiły o rzekomych zagrożeniach bezpieczeństwa ruchu lotniczego, a później te anonimy trafiły do redakcji, która na ich podstawie przygotowała materiał. Ale słuszna uwaga, panie przewodniczący, że nie ma sensu zbyt długo pochylać się nad nimi.

Jak powiedziałem, cały szereg pism, kontroli ministerialnych i Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie wykazał zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Jeżeli chodzi o liczbę rejestrowanych tego rodzaju zdarzeń, to w zeszłym roku było 1800 zgłoszeń, a w poprzednich latach w granicach 3000, więc liczba zmalała. Dodam, że są procedury, które wymagają, żeby zawsze, gdy dzieje się coś odbiegającego od normy, wszcząć określoną procedurę. Jeżeli ktoś ma intencję, żeby wywołać niepokój i chce stworzyć program, to jest w stanie wybrać jedno lub dwa zdarzenia. Zwłaszcza u laika, który nie jest kontrolerem ruchu lotniczego, nie jest na bieżąco z tematyką lotniczą, może to wzbudzić niepokój. Liczba różnego rodzaju zdarzeń, incydentów, które spowodowały rozpoczęcie takiej procedury, była w zeszłym roku mniejsza niż w poprzednich latach, co nie dziwi, bo liczba operacji była mniejsza, więc ruch lotniczy był mniejszy i to proporcjonalnie – spadł ruch lotniczy, tak samo liczba incydentów.

Szanowni państwo, w tym momencie przekażę głos panu Januszowi Janiszewskiemu, pełniącemu obowiązki prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, z prośbą o uzupełnienie mojej wypowiedzi. Bardzo proszę, żeby odnieść się szczególnie do tematu SPO – na jakich zasadach, przy jakiej procedurze to zostało wprowadzone, czy to jest standard europejski czy nie jest, kiedy może być stosowany. Proszę również o informację na temat trybu pracy i wynagradzania kontrolerów ruchu lotniczego, bo to jest również jeden z istotnych zarzutów, jaki się pojawił, że kontrolerzy są przepracowani i mają za dużo obowiązków, w związku z tym cierpi bezpieczeństwo ruchu lotniczego. Zatem prośba o przedstawienie tych danych, ile czasu kontrolerzy spędzają przy stanowisku, kwestie wynagrodzeń itd. To jest prośba do pana prezesa, żeby szczególnie nad tym się pochylić. Oddaję głos.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, panie prezesie.

P.o. prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Janusz Janiszewski:

Dzień dobry państwu, dzień dobry, panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie ministrze. Bardzo dziękuję za możliwość przedstawienia pełnej informacji na temat

tego, co dzieje się w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, czym się zajmujemy i co planujemy zrobić oraz jaki jest poziom bezpieczeństwa.

Poprzez dysputę publiczną stajemy się bowiem częścią elementu systemu zarządzania bezpieczeństwem, a dokładnie rozporządzenia nr 376/2014, które ściśle określa, jakie są obowiązki każdego usługodawcy służb żeglugi powietrznej, czyli każdego PAŻP w europejskiej jednolitej przestrzeni powietrznej. Jako prezes mam określone obowiązki. Zaimplementowaliśmy te przepisy, wykonujemy je. W tym zakresie chcieliśmy państwu przedstawić, w jaki sposób realizowane są cele bezpieczeństwa, tworzona jest kultura bezpieczeństwa w PAŻP, jakie mamy osiągnięcia w budowaniu kultury bezpieczeństwa oraz podnoszeniu poziomu systemu zarządzania bezpieczeństwem w ruchu lotniczym, nie tylko w PAŻP, ale w ogóle w Polsce. Oprócz tego, na prośbę pana ministra, przedstawię czynniki dialogu społecznego, jakie są prowadzone przez PAŻP, kierownictwo, zarząd firmy od wielu miesięcy, praktycznie od roku.

Kryzys historyczny spowodował, że w miesiącach od 15 marca do 15 czerwca praktycznie całkowicie zamarł ruch lotniczy i był na poziomie –90% w stosunku do 2019 r. To był kryzys na skalę światową, niespotykany od drugiej wojny światowej. Podjęliśmy działania i złożyliśmy propozycje stronie społecznej w celu optymalizacji kosztów, aby można było wypełnić cztery podstawowe cele strategiczne – utrzymać ciągłość służby, utrzymać płynność finansową, spowodować dalsze inwestycje i rozwój firmy, co jest wymagane przez Komisję Europejską w zmieniającym się dzisiaj prawie i środowisku całego zapotrzebowania służb ruchu lotniczego, oraz być rozwijającą się agencją i jedną z sześciu agencji w Unii Europejskiej, aby sprostać tym wymaganiom. Piąty cel, najważniejszy, to utrzymanie miejsc pracy.

Szanowni państwo, pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, z powodu COVID-19 od 15 marca do dnia dzisiejszego żaden pracownik PAŻP nie stracił pracy. Utrzymaliśmy w praktyce poziom zatrudnienia, który był w 2019 r. To był jeden z najważniejszych celów, aby nie stracić wysoko wykwalifikowanego personelu, którego wyszkolenie jest pracochłonne, długotrwałe i bardzo kosztochłonne. Koszt wyszkolenia kontrolera ruchu lotniczego w Polsce wynosi mniej więcej 200–250 tys. euro na jedną osobę i jest finansowany przez PAŻP.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, chciałbym zaprezentować krótką, składającą się z 20 slajdów prezentację odnoszącą się do wszystkich elementów wskazanych przez pana przewodniczącego w materiałach, doniesieniach prasowych, jak również przez pana ministra Marcina Horałę, nadzorującego wraz z Urzędem Lotnictwa Cywilnego Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, będącą również władzą ATS, czyli służb kontroli ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej, jak również w rejonie informacji powietrznej Warszawa. Nasza jurysdykcja to nie tylko przestrzeń powietrzna nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ale również nad połową Bałtyku. Panie przewodniczący, czy mogę teraz rozpocząć wyświetlanie prezentacji?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, proszę uprzejmie.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Bardzo dziękuję. Proszę o wyświetlenie. Wysoka Komisjo, panie przewodniczący, mam nadzieję, że widać prezentację. Proszę o potwierdzenie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Niestety, nie widzimy prezentacji. Proszę o chwilę cierpliwości, panie prezesie, spróbujemy rozwiązać ten problem na miejscu. Teraz już widać, proszę o rozpoczęcie.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie posłanki, panowie posłowie. Usłyszeliśmy wiele doniesień medialnych. Jak powiedziałem, możemy tworzyć poziom bezpieczeństwa, określoną kulturę bezpieczeństwa. Cieszę się, że mogę zaprezentować jeden aspekt – polskie niebo jest bezpieczne.

Od 2014 r. PAŻP prowadzi intensywne prace w celu poprawy poziomu bezpieczeństwa. W 2015 r. rozpoczęliśmy proces rewizji planu skuteczności działania, czyli bizne-

splanu dla Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. W tym momencie brakowało pieniędzy na rozwój bezpieczeństwa, na prowadzenie w sposób pełny i bezpieczny operacji w ruchu lotniczym. Proces ten rozpoczęliśmy 23 grudnia 2015 r. dzięki staraniom i pracy oraz konsultacjom z Komisją Europejską oraz przewoźnikami lotniczymi. Nasze plany ocenia nie tylko Ministerstwo Infrastruktury czy Urząd Lotnictwa Cywilnego, ale również linie lotnicze, jak również Komisja Europejska, która przybija ostateczną pieczątkę pod biznesplan, w którym są określone koszty, nakłady inwestycyjne. Jak powiedział pan minister, z prawie miliardowego budżetu agencji 60% stanowią koszty osobowe pracowników PAŻP. W rewizji planu skuteczności działania uzyskaliśmy ponad 0,5 mld zł na rozwój bezpieczeństwa. Moja prezentacja będzie dotyczyć trzech aspektów – bezpieczeństwa, danych finansowych i aspektów społecznych oraz rozwoju agencji w latach 2021–2024 z uwzględnieniem sytuacji covidowej.

Proszę państwa, obecnie PAŻP jest w gronie europejskich agencji żeglugi powietrznej najwyżej ocenianych pod względem bezpieczeństwa. Od 2015 r. dokonaliśmy gigantycznego skoku w zakresie poziomu systemu zarządzania bezpieczeństwem w PAŻP. W 2015 r. poziom dojrzałości systemu zarządzania bezpieczeństwem, który jest nadzorowany i weryfikowany obligatoryjnie przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, również przez Eurocontrol oraz CANSO, był sklasyfikowany na poziomie A, tj. najniższym możliwym dostępnym poziomie. Dzięki wytężonej pracy, inwestycjom, jakie dokonaliśmy w zakresie polityki i celów bezpieczeństwa, dzisiaj jesteśmy na poziomie D. W zakresie zarządzania ryzykiem w systemie bezpieczeństwa i w zakresie, gdzie dokonujemy ocen bezpieczeństwa wszelkiego rodzaju zdarzeń i zgłoszeń, jesteśmy sklasyfikowani na poziomie D. Zapewnienie bezpieczeństwa – poziom D, promowanie bezpieczeństwa – poziom D, kultura bezpieczeństwa – poziom D. Proszę państwa, wykonaliśmy gigantyczną pracę w zakresie budowania kultury bezpieczeństwa i wzrostu poziomu systemu zarządzania bezpieczeństwem. Nie możemy mylić dwóch podstawowych pojęć – mówić, że coś jest niebezpieczne i coś jest bezpieczne. W trakcie operacji lotniczych może dochodzić do różnego rodzaju zdarzeń. Latem 2019 r. było prawie 3,5 tys. operacji dziennie, a w całej europejskiej przestrzeni powietrznej – praktycznie 50 tys. operacji lotniczych dziennie. Statystycznie biorąc, gdy państwo jadą samochodem, też dochodzi do określonej liczby zdarzeń w ruchu drogowym. Celem PAŻP, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Ministerstwa Infrastruktury jest badanie tego bezpieczeństwa, podnoszenie poziomu zarządzania bezpieczeństwem, czyli systemu bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

Szanowni państwo, następny slajd pokazuje, gdzie znajdował się PAŻP. W 2018 r. byliśmy w grupie A, czyli najniższej, następnie w 2018 r. – w grupie B, w 2019 r. i 2020 r. – w grupie C. Wśród 29 państw Europy jesteśmy na najwyższym poziomie, w grupie C, najwyżej oceniani, jeśli chodzi o dojrzałość systemu bezpieczeństwa. To jest ocena dokonana przez organizację CANSO, zrzeszającą inne agencje europejskie, oraz przez Eurocontrol. Poddaliśmy się dobrowolnej weryfikacji jako podmiot zapewniający służby żeglugi powietrznej i zostaliśmy ocenieni w 2019 r. i 2020 r. w grupie największych państw Europy, jak Niemcy, Norwegia czy Wielka Brytania. Jesteśmy w pierwszej lidze, jeśli chodzi o zarządzanie i dojrzałość sytemu zarządzania bezpieczeństwem.

Proszę państwa, kontynuując i przedstawiając efektywność systemu zarządzania bezpieczeństwem, dla naszego kraju były wyznaczone określone cele, jeśli chodzi o zarządzanie bezpieczeństwem. Państwo widzą to w kolumnie. Cel 2020 r. W miejscach wyznaczonych na rzecz naszego państwa wszędzie jest poziom C. Jako organizacja praktycznie we wszystkich elementach osiągnęliśmy poziom D, czyli wyżej niż zakładany cel. Było to wynikiem przemyślanych inwestycji i planów dotyczących budowania systemu i efektywności zarządzania bezpieczeństwem w ruchu lotniczym. Pamiętam 2013 r., kiedy jako PAŻP implementowaliśmy nowy system zarządzania ruchem lotniczym. Wtedy jako pierwszy podnosiłem na międzynarodowym forum, że musimy zarządzać bezpieczeństwem i musimy podnosić poziom bezpieczeństwa.

Dzisiaj podam tylko kilka przykładów dotyczących tego, ile pieniędzy zainwestowaliśmy w rozwój bezpieczeństwa, dzięki rewizji planu skuteczności działania w latach 2015–2020, inwestując w rozwój systemów zarządzania ruchem lotniczym, poprawę

jakości pracy, ergonomii stanowiska pracy kontrolerów ruchu lotniczego. Podam przykład, upgrade systemu zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS_21, który był wdrażany w fatalnych warunkach w 2013 r., to jest 42 mln zł. Drugi upgrade, który podpisaliśmy w 2019 r., wyniósł ponad 66 mln zł. W 2013 r. wdrażaliśmy nowy system bez symulatora, gdzie kontrolerzy ruchu lotniczego nie mogli przeszkolić się na nowoczesnych systemach.

Drodzy państwo, jest 2021 r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest wyposażona w nowoczesny symulator odwzorowujący praktycznie w stu procentach środowisko pracy kontrolerów ruchu lotniczego na sali operacyjnej w centrum zarządzania ruchem lotniczym. Koszt tego symulatora, który jest dla nas również systemem zapasowym w momencie, gdyby coś się wydarzyło na sali operacyjnej, wynosi prawie 65 mln zł. Proszę państwa, to jest tylko fragment inwestycji, które poczyniliśmy, aby poprawić poziom bezpieczeństwa, aby system zarządzania bezpieczeństwem był coraz bardziej doskonalony, aby kontrolerzy ruchu lotniczego, technicy, pracownicy służby informacji powietrznej mogli czuć się pewnie na stanowisku operacyjnym. Łączny koszt inwestycji to prawie 240 mln zł.

Symulator, na którym dzisiaj szkolą się kontrolerzy ruchu lotniczego, to 32 stanowiska kontrolerów, 36 stanowisk pseudopilotów – mówimy tylko o systemie dla kontrolerów ruchu lotniczego w Warszawie. Mamy również symulatory przeznaczone bezpośrednio dla kontrolerów pracujących na polskich lotniskach. Tutaj mamy pięć symulatorów odwzorowujących pracę wieży kontroli ruchu lotniczego. To jest 10 dodatkowych stanowisk. Proszę państwa, to są fakty i elementy wskazujące na to, że nie ma zgody, abyśmy degradowali system zarządzania bezpieczeństwem. Muszę nawiązać do tego, co powiedział pan minister – nie ma i nie było mojej zgody, aby łamać zasady rozporządzenia 376/2014, a w szczególności art. 6, art. 15 i art. 16, gdzie jest całkowity zakaz publikacji nazwisk potencjalnych uczestników zdarzeń lotniczych, jakie są podawane w dobrowolnym systemie zgłoszeń w PAŻP.

Nawiążę jeszcze do liczb, o których mówił pan minister Horała. Szanowni państwo, w 2017 r. były 2523 zgłoszenia, w 2018 r. – 3047, w 2019 r. – 2827, w 2020 r. – 1872. Mówimy o zgłoszeniach, które nie muszą być zdarzeniami, incydentami, wypadkami lotniczymi. Zgłaszamy praktycznie każdy element funkcjonowania zarządzania ruchem lotniczym. Podam państwu kilka przykładów pokazujących, jak ważne jest przedstawienie i wykazanie wszelkiego rodzaju niedogodności, potencjalnych nieprawidłowości czy subiektywnych odczuć uczestników danego zdarzenia, kontrolerów ruchu lotniczego, informatorów służby informacji powietrznej. Przedstawię trzy przykłady zgłoszeń, które też są weryfikowane przez nasz dział bezpieczeństwa zatrudniający 54 tzw. local safety, tj. ekspertów do zarządzania bezpieczeństwem lokalnym. To są czynni kontrolerzy ruchu lotniczego, inspektorzy w liczbie 46 osób. To jest prawie 100 osób tylko z członu operacyjnego, którzy zajmują się badaniem zgłoszeń w ramach dobrowolnego systemu zarządzania bezpieczeństwem i zgłoszeń.

Pokażę państwu przykłady, jakie elementy rozważamy w naszym systemie bezpieczeństwa. Zgłoszenie z wieży lotniska w Poznaniu dotyczące obserwacji: „Po skorzystaniu z prysznica na piątym piętrze wieży zauważyłem, że mimo dźwięków zza ściany, sugerujących pracę pompy, wody z brodzika nie ubywa". To jest przykład, który dzisiaj również analizujemy. Dla nas każde zgłoszenie jest bardzo ważne. Kolejne zgłoszenie od informatora służby informacji powietrznej z Poznania: „Proszę o interpretację zarządzenia prezesa 121 z maja 2018 r. w sprawie zakazu wnoszenia zabronionych przedmiotów na teren obiektów PAŻP, tj. broni palnej, miotacza gazu obezwładniającego, pałki posiadającej zakończenie z ciężkiego, twardego materiału". Kolejne zgłoszenie dokonane przez kierownika zmiany, osoby nadzorującej cały ruch lotniczy w Polsce: „Problem braku ciepłej wody w godzinach popołudniowych w sektorach C, D w toaletach". Proszę państwa, to są przykłady i elementy, które są poddawane analizie i ciągłemu badaniu. Dla nas bardzo ważne jest, abyśmy zgłaszali każdy potencjalnie niefunkcjonujący element.

Przechodzę dalej. Dlaczego stosujemy tzw. jednostanowiskową technikę pracy w służbach kontroli ruchu lotniczego? Jak powiedział pan minister, a ja chcę zazna-

czyć – technika została wprowadzona dziesiątki lat temu w Europie Zachodniej i jest powszechnie stosowana w Polsce od wielu lat, następnie rozwijana, dokonywane były określone analizy, które za chwilę państwu pokażę. Proszę państwa, w 2020 r. ruch lotniczy spadł prawie o 60%. W czasie lockdownu, tj. od 15 marca do 15 czerwca, spadek był na poziomie nawet 90%. Aby państwu zobrazować, co to znaczy, jeśli chodzi o pracę kontrolerów ruchu lotniczego, porównaliśmy liczbę operacji lotniczych, liczbę samolotów w momencie bardzo dużego natężenia ruchu lotniczego. Podam kilka przykładów. Lotnisko w Bydgoszczy, 2019 r. – maksymalna liczba samolotów na łączności w ciągu godziny pracy kontrolera ruchu lotniczego wynosiła 14 sztuk, w 2020 r. – 3 samoloty na godzinę. Kraków, drugie co do wielkości największe lotnisko w Polsce – 26 samolotów jednocześnie na łączności w ciągu godziny. Natomiast w 2020 r. – 3 samoloty. Lotnisko w Łodzi – maksymalnie 12 samolotów na godzinę, w 2020 r. – 2 samoloty. Lotnisko w Poznaniu – w 2019 r. maksymalnie 11 samolotów w ciągu godziny, w 2020 r. – 2 samoloty. Warszawa, największe lotnisko w Polsce, gdzie pomimo restrykcji, ciszy nocnej, sprawiającej, że nie można operować pomiędzy godziną 23.30 a 5.30, pomimo zapewnienia służby 24 godziny na dobę – w 2019 r. maksymalnie 42 operacje w ciągu godziny, w 2020 r. – 15 samolotów w okresie szczytowym.

Odniosę się do samej procedury SPO i nieprawdziwych, mijających się z prawdą doniesień prasowych dotyczących braku analiz bezpieczeństwa. Od 2007 r. w europejskiej przestrzeni powietrznej wdrażany jest system raportowania, badania, analizy zmian w tzw. systemie funkcjonalnym. Chodzi o wszelkie zmiany pracy kontrolerów ruchu lotniczego, techników, pracy systemów operacyjnych i informatycznych. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w lipcu 2020 r. była pierwsza analiza bezpieczeństwa dotycząca metod optymalizacji i zasobów ludzkich w jednostkach terenowych pracy single person operations, czyli w technice pracy jednostanowiskowej. W 2017 r. nastąpiło łączenie stanowisk planer kontrolera oraz tzw. kontrolera executive, czyli wykonawczego, organie kontroli zbliżania dla lotniska w Warszawie. W 2018 r. była możliwość wprowadzenia sektorów, czyli pracy jednostanowiskowej informatorów służby informacji powietrznej w Warszawie i Olsztynie. Informatorzy zajmują się ruchem General Aviation, małymi awionetkami, i mogą mieć na łączności nawet do 20 samolotów jednocześnie. Oczywiście piloci, zgodnie z przepisami, są zobowiązani do zapewnienia odpowiednich bezpiecznych odległości między sobą.

Wracając do statystyk, dzisiaj na małych lotniskach awionetki stanowią prawie 80% ruchu, gdzie piloci mają obowiązek prawny utrzymywania bezpiecznych odległości, natomiast kontroler ruchu lotniczego jest zobowiązany tylko do podawania informacji o pozycjach statków powietrznych, przekazywania informacji w ruchu lotniczym. Kolejne analizy bezpieczeństwa były w grudniu 2019 r., następne – 14 maja, 20 maja i 26 maja 2020 r. oraz w czerwcu 2020 r. To są fakty. Analizy bezpieczeństwa są przeprowadzane na podstawie rozporządzenia nr 376 i 373/2017 r. zgodnie z obowiązującymi procedurami i przepisami – w chwili wykonywania tych analiz bezpieczeństwa czy zmian w systemie funkcjonalnym poprzez ocenę bezpieczeństwa.

Szanowni państwo, idąc dalej, chcę podać kilka przykładów, jaka liczba godzin jest stosowana w technice jednostanowiskowej. Na lotnisku w Krakowie jest około 1 godzina, w Katowicach – około 2 godzin, w Lublinie – 1 godzina, w Łodzi – 2,5 godziny, w Poznaniu – 3 godziny, w Zielonej Górze jest wyjątek ze względu na mały ruch – 11 godzin. Otrzymywaliśmy wiele zapytań od mediów i organizacji społecznych, czy stosowanie pracy jednostanowiskowej jest bezpieczne. Tak, jest bezpieczne. Dostaliśmy potwierdzenie. Zadaliśmy pytanie kierownictwu działu bezpieczeństwa Eurocontrol, czyli organizacji nadzorującej nas jako PAŻP, i otrzymaliśmy informację, że w Europie w czasie COVID-19 w większości używana jest technika pracy jednostanowiskowej. Dotyczy ona przede wszystkim pracy w momencie, gdy jest bardzo małe natężenie ruchu lotniczego, nie ma nagłych skoków ruchu lotniczego i jest on w pełni monitorowany. Zgodnie z naszymi procedurami, a stosujemy je w określonych godzinach, po określonej analizie sytuacji ruchowej oraz po analizie pogody oraz dostępności personelu senior kontrolerzy, brygadziści na salach operacyjnych oraz kierownicy określonych wież sprawdzają

sytuację i decydują, czy wprowadzać pracę jednostanowiskową. To są fakty dotyczące poziomu bezpieczeństwa, jaki jest zapewniony na polskim niebie.

Jeśli pan przewodniczący i Wysoka Komisja pozwolą, chcę odnieść się do sytuacji przedstawionych w doniesieniach medialnych, gdzie niestety nie do końca pokazano pełny obraz sytuacji czy elementów. To jest moja rola jako prezesa PAŻP oraz osób, które są obecne ze mną: dyrektora ośrodka szkolenia – kontrolera ruchu lotniczego z ponad 20-letnim stażem, dyrektora operacyjnego – czynnego kontrolera ruchu lotniczego z ponad 15-letnim stażem czy dyrektora do spraw bezpieczeństwa pana Piotra Czecha, który zarządza, buduje elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Drodzy państwo, uzyskaliśmy informację, że w trakcie pandemii nie należy stosować techniki pracy jednostanowiskowej. To jest screenshot z pokazywanych materiałów medialnych. Mam przed sobą dokument i muszę państwu powiedzieć, że PAŻP jest współtwórcą tego dokumentu, który dotyczy planu odbudowy ruchu lotniczego. Wskazano, że agencje żeglugi powietrznej w Europie stosują single person operations, czyli jednostanowiskową technikę pracy służb kontroli ruchu lotniczego. Natomiast w momencie odbudowy tego ruchu nie należy tego stosować. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej już dzisiaj wychodzi naprzeciw. W momencie odbudowy ruchu lotniczego nie będziemy stosowali jednostanowiskowej pracy w organach kontroli ruchu lotniczego. To jest praca tylko i wyłącznie w momencie małego natężenia ruchu.

Oprócz tego zagwarantowaliśmy kontrolerom szkolenia odświeżające w dużym natężeniu ruchu lotniczego, które już dzisiaj się odbywają, ponieważ wierzymy, że w okresie letnim 2021 r. nastąpi powolne odbudowywanie ruchu lotniczego, a Eurocontrol, organizacja nadzorująca i zrzeszająca 41 państw, przewiduje, że ruch lotniczy w lecie 2021 r. będzie na poziomie 60% z roku 2019 r. Nie mogę zgodzić się ze stwierdzeniem przedstawionym w materiałach, doniesieniach medialnych, że nie jest to stosowane. Jest stosowane. Zostało to potwierdzone przez kierownictwo działu bezpieczeństwa Eurocontrol. Nie należy tego stosować w momencie odbudowy ruchu lotniczego i w dużych natężeniach ruchu lotniczego.

Kolejny przykład, który państwo otrzymali, jako potencjalnie niebezpieczną sytuację – burza nad Warszawą. Chcę powiedzieć, że nie była tam stosowana praca SPO, było trzech kontrolerów ruchu lotniczego. To dochodzenie zostało zamknięte i teraz mogę – bez ujawniania danych, bo jest karygodnym czynem ujawnianie danych uczestników zdarzeń lotniczych – przytoczyć mail opisujący sytuację. Został przygotowany przez senior kontrolera, który w tamtym czasie pełnił służbę i nadzorował ruch lotniczy zgodnie z instrukcją operacyjną po konsultacji z personelem na stanowisku operacyjnym. Senior kontroler podejmuje decyzję, czy otwierać kolejne stanowiska, czy sprowadzić kolejną parę kontrolerów ruchu lotniczego.

Cytuję: „Gdy w godzinach wieczornych zaczęły pojawiać się burze w rejonie kontrolowanym lotniska Warszawa oraz Modlin, zaproponowałem otwarcie kolejnego sektora kontroli ruchu lotniczego z powodu złej pogody. Pracujący wówczas kontrolerzy ruchu lotniczego, a jednym z nich był członek zarządu Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego, stwierdzili, że nie ma takiej potrzeby i po krótkiej analizie sytuacji ruchowej przyznałem im rację. Nie został otwarty kolejny sektor po wspólnej decyzji wszystkich zarządzających daną przestrzenią powietrzną, danym ruchem lotniczym".

Kolejny element – wieża w Poznaniu, brak panowania nad sytuacją ruchową. Chciałbym przedstawić prawdziwe fakty, ponieważ lotnictwo opiera się na procedurach. System zarządzania bezpieczeństwem to przede wszystkim analiza każdego elementu, na podstawie której odbywa się potem budowanie procedur bezpieczeństwa, praca służb kontroli ruchu lotniczego, techników, informatorów służby informacji powietrznej. Cytuję analizę zdarzenia: „Cała sytuacja została obsłużona zgodnie z obowiązującymi instrukcjami i przepisami. Nie stwierdzono wpływu ze strony kontroli ruchu lotniczego na powstałą sytuację w związku z problemami technicznymi w trakcie lotu samolotu o znakach wywoławczych November 155 Juliet. Badanie tego zdarzenia zamknięto na etapie weryfikacji, czyli na wstępnym etapie badania każdego zgłoszenia, zapisywanego przez kontrolerów ruchu lotniczego do systemu bezpieczeństwa obowiązującego

w PAŻP, certyfikowanego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Opisano brak wpływu na bezpieczeństwo w ruchu lotniczym".

Drodzy państwo, chcę jeszcze odnieść się do wypowiedzi przedstawicieli związków zawodowych w mediach ogólnodostępnych, dotyczących braku przycisku alarmowego w momencie, kiedy stosowana jest technika pracy jednostanowiskowej na wieży lotniskowej w polskiej przestrzeni powietrznej. To jest zdjęcie stanowiska operacyjnego kontroli wieży na lotnisku w Warszawie, największym lotnisku w Polsce. Ten przycisk jest faktem. Rozumiem, że osoba wypowiadająca się nie była świadoma, ponieważ nigdy nie pracowała w pracy jednostanowiskowej, jest kontrolerem kontroli obszaru, gdzie nie stosuje się tego przycisku.

Proszę państwa, mamy przycisk. W momencie gdy cokolwiek się dzieje, gdy kontroler ruchu lotniczego poczuje się źle, gdy jest nietypowa sytuacja, natychmiast rozlega się dzwonek w sekcji wypoczynkowej. Jest głośny dzwonek jak u strażaków. Oczywiście mogą państwo powiedzieć, że to trochę wygląda, jak mówi dzisiejsza młodzież, oldschoolowo. Tak, może to tak wyglądać, ponieważ wieża w Warszawie była budowana w latach 90., natomiast dzisiaj na najnowocześniejszych wieżach w Krakowie czy Katowicach, zgodnie z instrukcją operacyjną, czyli dokumentem, który wszyscy kontrolerzy ruchu lotniczego muszą znać, który jest podstawą pracy każdego kontrolera, jest zapisane, że co 15 minut pracy jednostanowiskowej kontroler ruchu lotniczego jest zobowiązany do naciśnięcia screen – dotknięcia ekranu specjalnego komputera. Ten sygnał jest przesyłany do centrum w Warszawie, do kierownika zmiany, który odnotowuje, czy dany kontroler ruchu lotniczego jest cały czas aktywny. To są procedury, kodeks pracy kontrolera ruchu lotniczego zawarty w instrukcji operacyjnej służb ruchu lotniczego.

Wracając do naszej prezentacji, odniosę się do doniesień prasowych, które dzisiaj się pojawiły, jeśli chodzi o potencjalne zdarzenia i zjawiska. Przedstawiono, że na lotnisku w Katowicach doszło do zdarzenia, które miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego. Zdarzenie to zostało zgłoszone i zamknięte podczas badania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych; zostało zakwalifikowane bez badania. Procedura po nieudanym podejściu jest standardową procedurą stosowaną przez pilotów wszystkich komercyjnych linii lotniczych, małych awionetek, w momencie kiedy pilot nie może wylądować na danym lotnisku z różnego rodzaju przyczyn, np. wbiegnie zwierzę, wjedzie koparka, jest dziura, pękniecie, cokolwiek zdarzy się na powierzchni pasa do lądowania, co może stanowić potencjalne zagrożenie przy lądowaniu. Wtedy zachęca się pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego do stosowania standardowej procedury podejścia na drugi krąg, odejścia po tzw. nieudanym podejściu.

Oczywiście usłyszeliśmy, że to było niebezpieczne. Podam kilka przykładów, liczb dotyczących standardowej procedury po nieudanym podejściu. W 2019 r. suma zastosowań procedury po nieudanym podejściu, zarówno przez pilotów, jak i kontrolerów ruchu lotniczego, wyniosła 610. Jeżeli mielibyśmy twierdzić, że każda taka procedura jest zagrożeniem życia, nie moglibyśmy latać, ponieważ w 2019 r. średnio dwa razy dziennie dochodziło do zastosowania takich procedur. W 2019 r. piloci zastosowali tę procedurę 471 razy, a kontrolerzy ruchu lotniczego – 139 razy. Jeśli chodzi o 2020 r., suma zastosowania takiej procedury po nieudanym podejściu – 289, w tym 251 zastosowali piloci, a 38 służby ruchu lotniczego. Przykładowo, na lotnisku w Katowicach, o którym państwo usłyszeli w doniesieniach medialnych, w 2019 r. takich zdarzeń było 40, w 2020 r. – 16. Jako kontroler ruchu lotniczego nie mogę zgodzić się ze stwierdzeniem, że było niebezpiecznie. Proszę państwa, procedura po nieudanym podejściu jest standardową procedurą dotyczącą wykonywania operacji lotniczych czy zarządzania ruchem lotniczym.

Tę część chcę zakończyć, konkludując, że wszelkiego rodzaju procedury, jakie stosujemy, są oparte na wytycznych organizacji europejskich, na przepisach europejskich, na wytycznych przekazywanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego i na najwyższych standardach bezpieczeństwa. Zapytają państwo, dlaczego dzisiaj mówimy o procedurze SPO? Dlaczego dzisiaj mamy tyle doniesień medialnych, skoro ta procedura była stosowana w poprzednich latach, jeśli mieliśmy analizy bezpieczeństwa w 2012 r.? Dlaczego już w 2012 r. stosowaliśmy tę procedurę? Dlaczego dzisiaj o tym mówimy?

Mówimy z powodu jednego, podstawowego błędu. 28 stycznia 2021 r. po raz pierwszy od 20 lat w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej zostały obniżone pensje wszystkich pracowników, średnio o 23% kwoty bazowej. To było jedyne możliwe rozwiązanie, jakie mógł zastosować pracodawca, zgodne z przepisami prawa, bez uzyskania zgody związków zawodowych lub w trakcie dialogu społecznego. Pomimo długotrwałych konsultacji, jakie miały miejsce w 2020 r., a w szczególności pomiędzy marcem a majem, nie uzyskaliśmy zgody 14 związków zawodowych. Zaproponowaliśmy trzy porozumienia – zawarcie porozumienia w trybie art. 9 Kodeksu pracy, gdzie proponowaliśmy zawiesić wszelkie dodatki regulaminowe do wynagradzania. Zaproponowaliśmy porozumienie w trybie art. 23 ust. 1a Kodeksu pracy, czyli obniżenie wynagrodzeń zasadniczych o 23% przy utrzymaniu wszystkich dodatków na 36 miesięcy – brak zgody związków zawodowych.

Padło pytanie, czy PAŻP zastosował ustawę covidową w trybie przepisów ustawy covidowej? Niestety PAŻP nie mógł zastosować tego typu rozwiązania, ponieważ średnia pensja w 2020 r. wynosiła ponad 15 tys. zł brutto, natomiast rozwiązania te dotyczyły przedsiębiorstw, w których średnia pensja wynosiła poniżej 15 tys. zł. Zastosowaliśmy wszelkie możliwe prawnie rozwiązania dotyczące dialogu społecznego, wewnętrznego prawodawstwa, w tym regulaminu wynagradzania, który został podpisany przez ministra właściwego w 2011 r., a następnie aneksowany w 2017 r.

Odnośnie do sytuacji finansowej predykcja wykonania naszego planu na 2020 r. zakładała przychód Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w wysokości 1,2 mld zł. Nasz przychód w 99% uzależniony jest od liczby operacji lotniczych, a dokładnie od tonażu, jaki przelatuje przez przestrzeń powietrzną i jaki ląduje na polskich lotniskach. Nasze koszty miały wynosić 1,1 mld zł. Straty w przychodach, o co pytał pan minister, w 2020 r. wyniosły ponad 700 mln zł, to jest prawie 60% budżetu PAŻP. To są pieniądze, których potrzebowalibyśmy na zaspokojenie potrzeb obowiązującego w PAŻP regulaminu wynagradzania i pełnych kosztów osobowych wypłacanych pracownikom agencji. Przychód, jaki mieliśmy przy obniżonym ruchu w 2020 r., wynosił 504 mln zł, natomiast koszty, jak państwo widzą, to 853 mln zł. Dlaczego mówię, że temat SPO zaczął być widoczny w momencie, gdy doszło do sytuacji optymalizacji, obniżki kosztów osobowych?

Chcę państwu podać tylko kilka danych, jeśli chodzi o wynagrodzenia. Chcę podkreślić, że na bezpieczeństwie nie powinno się oszczędzać. To jest poza dyskusją, ponieważ w biblię kontrolera ruchu lotniczego wpisana jest jedna sentencja – mamy obowiązek zapewniać bezpieczny, sprawny i ekonomiczny przepływ ruchu lotniczego. Aby uzupełnić państwu obraz rzeczywistości, podam, że średnie wynagrodzenie miesięczne w 2019 r. wszystkich kontrolerów ruchu lotniczego, a jest ich w PAŻP 591, wynosiło ponad 38 tys. zł brutto miesięcznie. Po zastosowanych rozwiązaniach z 2020 r., tj. przestojach oraz wszelkich możliwych, dostępnych wewnątrzzakładowym prawem oraz zewnętrznym Kodeksem pracy... W czasie największego kryzysu wynagrodzenia spadły do poziomu średnio 32,5 tys. zł brutto miesięcznie na jednego kontrolera. Kontrolerzy ruchu lotniczego w Warszawie wszystkich organów, gdzie obsługujemy największy ruch lotniczy, w 2019 r. otrzymywali miesięcznie prawie 55 tys. zł brutto, natomiast w 2020 r. było 45,7 tys. zł miesięcznego wynagrodzenia dla jednego kontrolera ruchu lotniczego. Pracownicy wsparcia operacyjnego otrzymywali ponad 15 tys. zł, natomiast w 2020 r. w granicach 14 tys. zł brutto miesięcznie. Pracownicy wsparcia technicznego oraz rozwoju systemu – zakres między 12 tys. zł a 13,5 tys. zł w 2019 r., natomiast w 2020 r. między 12,3 tys. zł a 13,2 tys. zł brutto wynagrodzenia miesięcznego. Średnie miesięczne wynagrodzenie pracownika administracyjnego wynosi 11 tys. zł, natomiast w 2020 r., w czasie największego kryzysu, wynosiło 10,9 tys. zł. Takie są fakty.

W wyniku zastosowania możliwych prawem rozwiązań poczyniliśmy określone ograniczenia w funkcjonowaniu kosztów osobowych, które stanowią 65% naszych wynagrodzeń. Pomimo prób uelastycznienia regulaminu wynagradzania, gdzie nie było związków zawodowych, a w trzech propozycjach, w sumie sześciu porozumieniach proponowaliśmy określone rozwiązania – nie udało się zastosować wszystkich elementów, jeśli chodzi o ograniczenie kosztów osobowych. Pomimo faktu, że 2020 r. był najbardziej krytyczny i tak naprawdę o najwyższym spadku przychodów, do poziomu ponad 700 mln zł, musie-

liśmy jako zarząd wypłacać określone apanaże, które zapisane są w dzisiejszym regulaminie wynagradzania.

Najwyższe wynagrodzenie miesięczne w 2020 r. na jednego pracownika wyniosło 107 156 zł. Wynagrodzenie za dyżur w weekend to prawie 5 tys. zł. Podam przykład, co było dla mnie bardzo bolesne, co odkryliśmy jako zarząd w 2019 r. W jednym z organów kontroli ruchu lotniczego na największym lotnisku średni czas pracy w sobotę lub niedzielę wynosił 2,5 godziny na stanowisku operacyjnym, czyli w pracy z ruchem lotniczym. Koszt takiego dyżuru, który jest płatny 200%, wynosi około 5 tys. zł w organach warszawskich. Prosiliśmy stronę społeczną o zawieszenie nagród jubileuszowych, które są wypłacane nawet do sześciokrotności wynagradzania zasadniczego. Najwyższe wynagrodzenie jubileuszowe, jakie musieliśmy wypłacić w 2020 r., wyniosło 270 tys. zł na jednego pracownika PAŻP. Czas pracy też wymaga uzupełnienia, żebyśmy mieli cały obraz sytuacji, aby szanowna Komisja wiedziała, w jakich realiach pracujemy. Czas pracy stosowany w służbach kontroli ruchu lotniczego w okresie od 15 marca 2020 r. wynosił 8 dyżurów w miesiącu, co daje czas pracy około 80 godzin, natomiast czas efektywnie spędzony na stanowisku operacyjnym, czyli z żywym ruchem, to jest 28 godzin miesięcznie, co daje wynik 3 godzin i 21 minut dziennie w czasie dyżuru przy kontroli ruchu lotniczego.

Mogą państwo zapytać, jaki nominał czasu pracy posiadają służby operacyjne ruchu lotniczego w Polsce? Dokonaliśmy takiej analizy i jesteśmy na drugim miejscu, ale niestety od samego końca. Wyprzedza nas tylko Republika Południowej Afryki, ponieważ ma 27 godzin tygodniowo. W Polsce jest 30 godzin, a tygodniowy czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego krajów Europy Zachodniej wynosi średnio 36 godzin. Natomiast, jeśli chodzi o wynagrodzenia, oczywiście w okresie poza pandemią COVID-19, zajęliśmy zaszczytne trzecie miejsce na samym początku. Wyprzedzili nas tylko Kanadyjczycy i Hiszpanie. Kontynuując kwestię benefitów, czyli dodatkowych elementów w PAŻP, kontrolerzy mają 15-dniowy dodatkowy urlop kondycyjny, płatny przez pracodawców. Oczywiście uważam, że mój personel operacyjny powinien wypoczywać, ponieważ takie są zasady bezpieczeństwa, taka jest budowa kultury bezpieczeństwa.

Fundusz socjalny wynosi ponad 10 mln zł. Pracownicy mogą liczyć na dofinansowanie w zakresie urlopu wypoczynkowego w czasie wakacji, co wynosi prawie 4 mln zł, wypoczynek dzieci i współmałżonków to jest prawie 1 mln zł. Zapomogi zwrotne wynoszą prawie 400 tys. zł rocznie, świadczenia świąteczne dla pracowników wypłacane w 2020 r. to koszt prawie 2 mln zł, świadczenia świąteczne dla dzieci to prawie 250 tys. zł. Nie zmieniliśmy funduszu socjalnego. Uważamy, że należy pomagać pracownikom. W tym celu zagwarantowaliśmy, że w czasie kryzysu, obniżając kwotę bazową na 2021 r., nie będziemy obniżali pensji poniżej minimum socjalnego ustanowionego w PAŻP na poziomie 5331,47 zł. Fundusz nagród jubileuszowych w 2020 r. wyniósł 13,3 mln zł, natomiast pracowniczy program emerytalny oraz Hestia, do którego jesteśmy zobowiązani od 2008 r., w którym odkładaliśmy prawie 8% wynagrodzenia każdego pracownika, pomimo redukcji i dobrej woli naszego ubezpieczyciela, pomimo podpisania porozumienia, wyniósł 21 mln zł. W 2019 r. – prawie 40 mln zł.

Szanowni państwo, pomimo kryzysu nie zwolniliśmy żadnego pracownika z powodów covidowych, natomiast dokonaliśmy oszczędności na kosztach operacyjnych. Mówimy o kosztach osobowych w postaci 190 mln zł oraz innych kosztach operacyjnych w wysokości 260 mln zł. Z przełożonych inwestycji na przyszłe lata zaoszczędzone zostały 94 mln zł. Ta kwota pozwoliła na utrzymanie miejsc pracy w PAŻP. Gdybyśmy nie dokonali tych oszczędności i optymalizacji, nie utrzymalibyśmy płynności finansowej, co jest najważniejsze, i musielibyśmy zwolnić około 240 kontrolerów ruchu lotniczego od 1 stycznia 2021 r. Musielibyśmy zwolnić ekwiwalent 440 techników lub 700 pracowników administracyjnych od 1 stycznia 2021 r. Gdybyśmy nie zastosowali tych optymalizacji kosztowych, które w jakimś zakresie dotykają każdego pracownika, a tak naprawdę dotknęły 1700 pracowników, obok 200 działaczy związkowych, którzy mają określoną ochronę, dzisiaj utracilibyśmy płynność finansową.

Dzięki tym staraniom oraz współpracy z Ministerstwem Infrastruktury otrzymaliśmy kredyt obrotowy w wysokości 250 mln zł. Dzisiaj jesteśmy w trakcie rozmów z Bankiem

Gospodarstwa Krajowego dotyczących zaciągnięcia kolejnego kredytu inwestycyjnego, który będzie nam pozwalał na realizację strategicznych inwestycji w utrzymaniu ciągłości operacyjnych PAŻP oraz na rozwój, który pozwoli nam na funkcjonowanie na rynku europejskim. Gdybyśmy nie otrzymali kredytu, pomimo zastosowanych oszczędności, w styczniu 2021 r. na koncie byłoby prawie 84 mln zł. Styczeń 2020 r. zaczęliśmy z poziomu prawie 410 mln zł, jeśli chodzi o aktywa finansowe, stricte gotówkę na kontach PAŻP. Początek marca 2020 r. to prawie 403 mln zł. Państwo widzą, jak zachowuje się płynność finansowa PAŻP ze względu na brak przychodów. Wszystkie państwa Unii Europejskiej zgodziły się, aby prolongować spłaty dla linii lotniczych, które przestały operować w europejskiej i światowej przestrzeni powietrznej. Dzisiaj dzięki kredytowi mamy na kontach praktycznie 150 mln zł – to jest stan na styczeń 2021 r. Jestem pewien, że w najbliższych sześciu miesiącach uzyskamy kolejny kredyt inwestycyjny, dzięki któremu będziemy mogli realizować inwestycje związane stricte z bezpieczeństwem ruchu lotniczego, poprawą warunków płacy, służb operacyjnych oraz budową nowoczesnych technologii.

Czego udało się nam dokonać od 2018 r., pomimo że 2020 r. był najgorszym kryzysem w historii powojennego lotnictwa cywilnego? Przede wszystkim, jeśli chodzi o infrastrukturę i bezpieczeństwo, podnosiliśmy świadomość bezpieczeństwa just culture. W 2019 r. jako prezes podpisałem z 14 organizacjami związkowymi, ze wszystkimi organizacjami społecznymi politykę just culture, czyli politykę sprawiedliwego traktowania każdego uczestnika potencjalnego zdarzenia. Zmodernizowaliśmy obszar energetyczny. Usłyszeli państwo, że PAŻP kupuje samochody. Tak, w 2020 r. zakupiliśmy specjalistyczne samochody energetyczne. Dzisiaj mogą świadczyć usługi na rzecz innych podmiotów lotniczych. Wystąpiliśmy do ministerstwa oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zgodę na wspomożenie innych lotnisk. Taką zgodę uzyskaliśmy. Dzisiaj nasi energetycy mogą wspomagać w walce z COVID-19, z problemami związanymi z utrzymaniem ciągłości na wszystkich 15 lotniskach w Polsce. Zainwestowaliśmy w środki radiolokacyjne, w zapasową salę operacyjną, która jednocześnie jest symulatorem, nową wieżę w Katowicach, rozszerzony system ILS, czyli precyzyjnego lądowania kategorii III w Gdańsku, ośrodek kontroli ruchu lotniczego w Poznaniu.

Jeden z najważniejszych elementów zarządzania bezpieczeństwem oraz ryzyk, jakie były stwierdzone w latach 2012–2014, to brak centrum zasobu zapasowego. W czerwcu 2020 r. otworzyliśmy ośrodek regionalny w Poznaniu, tzw. OKRL, czyli Ośrodek Kontroli Ruchu Lotniczego, który pełni dwie podstawowe funkcje – zapasową oraz centrum badawczo-rozwojowego nowych technologii w Europie. To tam będzie umiejscowiony system do zarządzania bezzałogowymi statkami powietrznymi. To jest system, który 12 lutego 2021 r. otrzymał pierwszą nagrodę prestiżowego magazynu ATM za najlepsze rozwiązanie cyfrowe na świecie. W ośrodku ruchu lotniczego są dwie zapasowe sale operacyjne, każda po 1350 m^2. Koszt ośrodka ruchu lotniczego w Poznaniu to ponad 200 mln zł. To są fakty i to są inwestycje w poprawę poziomu bezpieczeństwa.

Przestrzeń powietrzna, niski wskaźnik opóźnień – tak, nasze służby kontroli ruchu lotniczego są i były jednymi z najbardziej efektywnych służb w całej europejskiej przestrzeni powietrznej. Średnie opóźnienie na jedną operację lotniczą wynosiło od 6 do 11 sekund w 2019 r. Zredukowaliśmy minimum separacji, czyli bezpiecznej odległości pomiędzy samolotami z 7 mil morskich, czyli prawie 15 kilometrów, do 5 mil morskich – 9,8 kilometra. Wprowadziliśmy przestrzeń lotów swobodnych, czyli piloci, linie lotnicze mogą swobodnie planować pomiędzy punktem A a punktem B, nie wybierając żadnej drogi lotniczej w polskiej przestrzeni powietrznej, aby efektywnie wykonywać swoje operacje lotnicze. Cały czas dokonujemy modernizacji w przestrzeni powietrznej. Planujemy również budowanie systemów na rzecz Centralnego Portu Komunikacyjnego ze środków zapewnionych przez rząd państwa polskiego. Linie lotnicze nie zapłacą za inwestycje w CPK, natomiast mamy gwarancje państwa polskiego, że będziemy mogli z pieniędzy pozyskanych przez spółkę CPK realizować inwestycje jako PAŻP.

Wdrożyliśmy nowoczesne rozwiązania w systemy zarządzania ruchem lotniczym, dotyczące zarządzania przestrzenią i ruchem, elektroniczne paski postępu lotu, system A-CDM, czyli system typowy dla pracy służb wieżowych. To są fakty. Prowadzimy ścisłą

współpracę z naszymi partnerami zagranicznymi, jak również podjęliśmy współpracę z ośrodkami w kraju, w szczególności z uczelniami – Politechniką Poznańską, w ramach rozwoju Ośrodka Kontroli Ruchu Lotniczego w Poznaniu, oraz uczelnią Łazarskiego. Oprócz tego uzyskaliśmy kontrakt na koordynację na drugim największym lotnisku w Polsce, tj. w Krakowie, jak również rozszerzamy działalność tzw. inspekcji lotniczej, czyli oblotu urządzeń nawigacyjnych w całej Europie.

Drodzy państwo, to są fakty i rzeczy, których dzisiaj dokonujemy jako Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Naszym priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, ciągłości służb, ale również utrzymanie wysoko wykwalifikowanych pracowników, gwarantując, że nie zwalniamy z powodów covidowych. Optymalizujemy koszty osobowe. Tak, to jest prawda – 23,5% średnio na każdego pracownika PAŻP. Dokonujemy skoku technologicznego, digitalizujemy, automatyzujemy, poprawiając warunki pracy. W sierpniu 2020 r., pomimo kryzysu, podpisaliśmy kontrakt z naszym głównym dostawcą, firmą Indra, na kwotę prawie 40 mln zł euro na budowę nowoczesnego systemu zarządzania ruchem lotniczym, który zostanie zaimplementowany w centrum w Poznaniu. Chodzi o system ITEK, modernizację przestrzeni powietrznej dla Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz system PansaUTM, który będzie powodował wzrost gospodarczy i wzrost możliwości zapewniania usług przez bezzałogowe statki powietrzne.

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, mam nadzieję, że w pełnym zakresie przedstawiłem państwu poziom systemu zarządzania bezpieczeństwem, działania optymalizacyjne, jeśli chodzi o utrzymanie kosztów osobowych, jak również działania, które wprowadziliśmy w celu utrzymania płynności i stabilności finansowej w PAŻP. Bardzo dziękuję za możliwość prezentacji naszych działań i naszego środowiska. Razem z moimi ekspertami, dyrektorami, czynnymi kontrolerami ruchu lotniczego i dyrektorami do spraw bezpieczeństwa o najwyższych kwalifikacjach jesteśmy gotowi odpowiedzieć na każde państwa pytanie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, panie prezesie. Proszę o przesłanie prezentacji na adres mailowy, a sekretariat proszę o rozesłanie do posłów członków Komisji.

Otwieram dyskusję. Pierwszy zgłosił się pan poseł Maciej Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, szanowni goście. Przy tak dużej ilości informacji trudno wybrać to, od czego chciałbym zacząć. Wszystkim obecnym zależy na bezpieczeństwie ruchu lotniczego i pasażerów. Myślę, że nie mamy odrębnego zdania. Spotykamy się dlatego, że od jakiegoś czasu, nie tylko z powodu programu telewizyjnego, dochodziły do nas dość niepokojące informacje. Przez dłuższy czas traktowałem je jako plotki, ale w każdej plotce jest ziarno prawdy. Przyszła pora, żeby przyjrzeć się kilku sprawom.

Panie prezesie, przejdę do konkretów. Wspomniał pan, że procedura single person operations jest znana od wielu lat. Zgadzam się, to jest pierwszy dokument z 2006 r. pochodzący z Eurocontrol. Powołał się pan na dokument, który wdrażał u nas SPO w zarządzaniu przestrzenią powietrzną, w pracy kontrolerów na poszczególnych stanowiskach, czyli na analizę bezpieczeństwa z 27 lipca 2012 r, jeśli dobrze pamiętam. Potem zaczęto wdrażać procedurę SPO na niektórych wieżach regionalnych, niektórych stanowiskach pracy. Chciałbym, żeby pan prezes mi wyjaśnił, czy dla poszczególnych stanowisk została wdrożona lub przeprowadzona analiza bezpieczeństwa, funkcjonalna dla każdego stanowiska? W 2012 r. analiza, na którą pan się powołał, jest niefunkcjonalna, czyli ogólna.

Autorzy tej analizy wspominają, że opracowany dokument ma charakter ogólny i nie uwzględnia szczegółowych warunków pracy w poszczególnych jednostkach terenowych, które należy uwzględnić przed wprowadzeniem zmiany, czyli warunków pracy na stanowisku, ergonomii pracy, umiejętności pracy jednoosobowej. Oczywiście chodzi również o zagrożenia, które zostały przeanalizowane, czyli oszacowane ryzyka. Jak rozumiem, na wszystkich stanowiskach, na których wdrażano SPO po 2012 r., takie analizy zostały przeprowadzone i jeżeli o nie poprosimy, zostaną nam udostępnione i będziemy wiedzieli,

w którym roku, kiedy i przez kogo zostały przeprowadzone. W szerszej skali SPO zostało zastosowane w zeszłym roku.

Wspomniał pan o problemie pandemii, o zabezpieczeniu pracy przez kontrolerów, żeby ewentualne zakażenie wirusem COVID-19 nie wyłączało nam całych grup. Bardzo dobry pomysł z podziałem pracy na dwa zespoły, które nie stykają się ze sobą. Stosowane to jest również w administracji samorządowej. Jak rozumiem, procedury czy zasady zostały wdrożone od marca, ale proszę mi wyjaśnić, dlaczego program szkolenia personelu do pracy w procedurze SPO został dopiero zatwierdzony w styczniu tego roku? Od momentu gdy program został zatwierdzony, a to jest element oceny umiejętności pracy jednoosobowej, czyli wykonywania wszystkich niezbędnych czynności nabytych w procesie szkolenia... Chciałbym się dowiedzieć, jak to odnosi się do faktu, że procedura była już wdrażana na poszczególnych stanowiskach dużo wcześniej? Wydaje się to dość niepokojące.

Kolejna sprawa, o którą chcę zapytać – czy na wszystkich wieżach jest przycisk panic button? To mnie trochę zaskoczyło. To jest element szkolenia, o którym wspomniałem. Program szkolenia obejmuje pięć zagadnień w półtorej godziny i pół godziny na sprawdzenie pracy kontrolera, czy opanował to wszystko. Wydaje się mi, że to jest dość krótki czas, żeby przeszkolić personel z uwzględnieniem specyfiki danego stanowiska pracy. Bardzo proszę o rozwianie tych wątpliwości. Abstrahuję od tego, że program szkolenia został wdrożony znacznie później, niż kontrolerzy na nim pracowali. Nie neguję samego systemu, ponieważ są wieże, na których ruch jest rzeczywiście mały. Ale powoływanie się na to, że ruch jest mały, a w związku z tym zagrożenie jest niewielkie, moim zdaniem, jako osoby, która zajmowała się bezpieczeństwem lotów przez długi czas, jest pewną nadinterpretacją.

Nad Überlingen były tylko dwa samoloty, a jednak kontroler popełnił błąd. W 2006 r. nad Warszawą doszło do poważnego zbliżenia dwóch samolotów – zapewne pan prezes zna to zdarzenie, bo było ono bardzo szeroko omawiane. Były dwa samoloty i koniec pracy lotniska. W związku z tym zagrożenia wskazywane w różnych materiałach Eurocontrol mogą występować niekoniecznie wtedy, gdy ruch jest bardzo duży, ale gdy jest mały, gdy dochodzi do dekoncentracji. Wspomniał pan o zdarzeniu z Katowic. Nie chcę odnosić się do wszystkich zdarzeń, o których mogliśmy dowiedzieć się z mediów albo o których dochodzą do mnie informacje z racji wykonywanej przeze mnie przez jakiś czas pracy. Nie zgadzam się jednak z panem prezesem, że nie było zagrożenia, ponieważ z jakiegoś powodu goły rant musiał nastąpić. Goły rant jest procedurą standardową. Nastąpił wtedy, gdy kontroler wykonywał pracę w czasie procedury single person operations, gdy wydał zgodę na zajęcie pasa przez ekipę naziemną, gdy musiał koordynować powrót samolotu po zgłoszeniu usterki.

Jeśli dobrze pamiętam, została wydana zgoda na lądowanie i dopiero potem stwierdzono, że na pasie są osoby, które nie powinny się na nim znajdować. W związku z tym, z punktu widzenia badania zagrożeń i tego, co dla nas wszystkich, ludzi związanych z lotnictwem, jak pan prezes i ja, jest istotne – szukamy dziury w systemie. A dziurą w systemie było to, że mogło dojść do pominięcia pewnego elementu albo zapomnienia, że pas jest zajęty. Moim zdaniem to jest duże zagrożenie. Takich zdarzeń było więcej w ostatnich latach. Niepokojące było zdarzenie z innej wieży regionalnej, gdzie kontroler zasnął podczas tej procedury i trzeba było go obudzić, nawet dwukrotnie w ramach tego samego dyżuru.

Na koniec chcę zadać jeszcze jedno pytanie. W zeszłym roku w Zielonej Górze kontroler pracował również w procedurze single person operations. Wszyscy obecni wiemy, że doszło do poważnego zdarzenia związanego ze startem samolotu z panem prezydentem po zakończeniu czasu pracy na wieży. Nie oceniam, bo od tego jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, dlaczego do tego doszło. Natomiast PAŻP ma podpisane porozumienie ze Służbą Ochrony Państwa, że każdorazowo informuje, gdy nastąpią jakieś zmiany związane z przestrzenią powietrzną. Służba Ochrony Państwa powiadamia o opóźnieniach ochranianej osoby. W tym przypadku mieliśmy do czynienia ze spóźnieniem i brakiem zapewnienia drugiego kontrolera, który mógłby pełnić służbę w kontrolowanej przestrzeni, żeby zabezpieczyć odlot prezydenckiego samolotu.

Powiem szczerze, że jestem mocno zaniepokojony, że w kraju dotkniętym katastrofą, która wydarzyła się 11 lat temu, może dojść do sytuacji, że przy lotach najważniejszych osób w państwie pomijany jest szacunek do ryzyka, czyli istnieje zagrożenie bezpieczeństwa. Wszyscy się zgodzimy, że start samolotu, który nie powinien się odbyć, i jego lot w niekontrolowanej przestrzeni stanowił duże zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego, w szczególności dla tego lotu. Chcę spytać, co było przyczyną? Wiedząc, że powrót samolotu z panem prezydentem jest planowany na zakończenie pracy kontrolera na wieży, czy nie można było zapewnić drugiego kontrolera, wydać NOTAM-u, który mówiłby, że przestrzeń powietrzna w tym obszarze jest kontrolowana i zapewnić bezpieczeństwo panu prezydentowi?

Ostatnia sprawa. Będę miał jeszcze pytania do prezesa ULC pana Samsona, ale może w drugiej części. Wspomniał pan prezes, że ruch lotniczy spadł o 90%. Tak, to jest olbrzymie obciążenie dla wszystkich – linii lotniczych, organów zarządzających przestrzenią powietrzną. Jednak nie układają mi się niektóre sprawy. Jeżeli liczba zgłaszanych zdarzeń w 2017 r. wynosiła około 2500, w 2018 r. – 3047, w 2019 r. – 2827, w 2020 r. – 1800, to w przypadku tak dużego spadku liczby operacji lotniczych należałoby się spodziewać również bardzo dużego spadku zgłoszeń. Statystyka tego nie potwierdza. Interesuje mnie bardziej, jak wygląda liczba zdarzeń zgłaszanych do centralnej bazy w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego?

Jak wspomniał pan prezes, niektóre zdarzenia były mało istotne – interpretacja dokumentu, brak odpływu wody z brodzika – ale jestem przekonany, że wśród tych zgłoszeń są zdarzenia bardziej ważkie z punktu widzenia bezpieczeństwa. Te, które zostały zgłoszone do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego, aby mogły zostać zarejestrowane w centralnej bazie zgłoszeń. W zasadzie to są wszystkie moje pytania. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan poseł Dariusz Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo. To jest poważna dyskusja i debata na temat bezpieczeństwa i życia załóg samolotów, ale również pasażerów. Cieszę się, że dzisiaj udało się nam spotkać i porozmawiać na ten temat, ponieważ sygnały i informacje, które przekazywała strona społeczna, niepokoiły od wielu miesięcy. Pisma są adresowane do nas od maja i czerwca zeszłego roku. Dobrze, że dzisiaj się spotykamy i rozmawiamy na ten temat.

Usłyszeliśmy od pana prezesa PAŻP, ile pieniędzy kosztuje wyszkolenie kontrolera lotu – 250 tys. euro, jak wprowadzono programy bezpieczeństwa, kulturę bezpieczeństwa. Jednocześnie widzimy i słyszymy, że pan prezes próbuje uzasadnić, że praca w pojedynkę kontrolerów ruchu lotniczego jest lepsza pod kątem finansowym, ale w żaden sposób nas to nie przekonuje, że jest lepsza ze względów bezpieczeństwa. Czytamy pisma, które przedkłada nam strona społeczna. To nie są pisma podpisane przez jeden czy dwa związki, ale przez 12 związków zawodowych, które działają nie tylko w interesie swoim, pracowników, ale przede wszystkim pasażerów i załóg lotniczych. Zwracają uwagę na redukcję całodziennej obsady. Dzisiaj było dużo powiedziane na temat single person operations, niezależnie od natężenia ruchu lotniczego. Piszą wprost, że to jest rozwiązanie drastyczne i ryzykowne. Krótko mówiąc, te decyzje powodują, iż ktoś ryzykuje ludzkim życiem.

Strona społeczna zwraca również uwagę, że to są rozwiązania stosowane doraźnie i tylko doraźne. Co więcej, dzisiaj było mało powiedziane o fakcie, że PAŻP wykorzystuje nie tylko pracę w trybie SPO, ale nierzadko w trybie LPO – lone person operations, co jest skrajnie niebezpieczne, jak wskazują kontrolerzy lotów. Zatem wielokrotnie spotykamy się z sytuacją, gdy fizycznie na terenie obiektu znajduje się wyłącznie jeden kontroler ruchu lotniczego do pełnienia służby i nie przez 5 czy 10 minut, ale wiele godzin. W razie jakiejkolwiek niedyspozycji wpływającej negatywnie na zdolność zapewnienia służby nie ma żadnej innej osoby. Trudno nazwać to bezpieczeństwem pasażerów i załóg.

Zatem mamy do czynienia z pracą w pojedynkę, która w tym przypadku stanowi znaczący element ryzyka i jest czynnikiem stresogennym, zwiększającym prawdopodobieństwo popełnienia błędu przez kontrolera, co może być niebezpieczne dla życia. Zwraca na to szczególnie uwagę strona społeczna. Kiedy słyszę pana prezesa PAŻP, który twierdzi, że bierze na siebie pełną odpowiedzialność, cieszę się z tego powodu, ale przecież nie dźwiga jej sam. Odpowiedzialność ponoszą ci, którzy pracują, czyli kontrolerzy ruchu lotniczego.

Przejdę do konkretu i na koniec do pytania. Jeśli prawdą jest, że w ubiegłym roku wzrosła częstotliwość występowania zdarzeń lotniczych o 40%, to chcę, żeby pan prezes dobrze zrozumiał. Naprawdę słuchałem o tych problemach z brodzikiem i ciepłą wodą w kranie, one zdarzają się w każdym miejscu, również w państwa budynkach, ale my rozmawiamy o zdarzeniach lotniczych. W 2019 r. jedno zdarzenie lotnicze było na 294 loty, w 2020 r. już tylko na 182 loty. To jest niebezpieczny progres, bo zdarzeń lotniczych jest coraz więcej. Pan prezes uzasadniał, że chodzi o pieniądze. Powstaje pytanie, czy w tym przypadku pieniądze są najważniejsze? Czy życie ludzkie ma jakąkolwiek cenę? Rozumiem, że jest pandemia, ale absolutnie nie powinniśmy na tym oszczędzać.

Pan prezes zaprezentował, że koszty są wyższe od przychodów o 400 mln zł. Zdajemy sobie sprawę, że tak może być z uwagi na mniejszy ruch pasażerski, lotniskowy. To jest oczywiste. W związku z tym pan prezes pokazał nam cięcia, jakie zostały przedstawione kontrolerom, ale również pracownikom administracyjnym. Ciekawostką jest, że pan prezes tnie wynagrodzenia kontrolerom między 6 a 10 tys. zł, a pracownikom administracyjnym po 100 zł. Oczywiście można tak postępować, tylko że zmniejsza pan obsadę z dwóch do jednego kontrolera lotu i dodatkowo zastosował pan cięcia bez zgody strony społecznej. Bardzo szybko opuścił pan ten slajd, ale było wyraźnie napisane, że nie uzyskał pan zgody żadnego związku zawodowego. Zatem związki zawodowe, które zwracają uwagę na bezpieczeństwo, mają w tym przypadku rację. Wracając do pieniędzy, pracownikom administracyjnym obniża pan wynagrodzenie o 100 zł, a kontrolerom od 6 do 10 tys. zł. Tak wyglądają fakty.

Oczywiście to, co pan prezentował, tj. świadczenia socjalne, nagrody jubileuszowe itd. – tylko pozazdrościć sytuacji i tych kwot, ale dla zwykłego pasażera najważniejsze jest bezpieczeństwo. Skoro jesteśmy przy kwotach i nagrodach, chcę zapytać pana prezesa. Wszystko sprowadza się do oszczędności i dlatego pan proponuje jednego kontrolera. Chcę zapytać, czy prawdą jest, że na przełomie roku zostały wypłacone nagrody osobom zatrudnionym na stanowiskach dyrektorów? Jaka była ich wysokość, panie prezesie? Czy prawdą jest, że one wynosiły około 70 tys. zł? Jeśli tak jest, to oznacza, że jednym wypłaca się nagrody, nawet w czasie pandemii, mówimy o dyrektorach, a z drugiej strony pan prezentuje postulat, żeby kontrolerów było mniej, bo musimy szukać oszczędności. Tak czy inaczej szukamy oszczędności kosztem bezpieczeństwa. Chcę, żeby to wybrzmiało – naszym zdaniem bezpieczeństwo, niezależnie od tego, jaki wynik pan przedstawi na koniec roku, jest absolutnie najwyższą wartością. Nie ma nic ważniejszego. Chciałbym, aby pan odniósł się do tego. Nie chcę uzasadniać, dlaczego dwie osoby są ważniejsze, bo jest pan kontrolerem lotu i zapewne pan pracował przy obsadzie jedno- i dwuosobowej, przy różnych warunkach atmosferycznych, i pan najlepiej powinien wiedzieć, że dwie osoby to jest większe bezpieczeństwo. Chyba że chce pan nas przekonywać, że dwie osoby to jest mniejsze bezpieczeństwo niż jedna osoba? Zapewne będziemy mieli inne zdanie w tej sprawie, pomimo że ma pan większe doświadczenie.

Zatem chcę zapytać o środki, nagrody, które były wypłacane w agencji – czy to jest prawa? Czy pan jednak jest w stanie rozważyć, aby powrócić do sytuacji, gdy kontrolerów lotu było mniej, biorąc pod uwagę większe koszty? Wydaje się mi, że jednak przy tych stawkach można negocjować obniżenie, bo nas najbardziej interesuje, aby bezpieczeństwo było jak najwyższe. Myślę, że wszyscy pracownicy są w stanie zrozumieć, że przy mniejszej liczbie lotów i przy zachowaniu bezpieczeństwa mogą nieco mniej zarabiać. Chociaż gdy patrzę na proporcje, że pracownikom administracyjnym obniża się tylko o 100 zł, a kontrolerom po 6 i 10 tys. zł, nie dziwię się, że kontrolerzy i związki zawodowe po prostu się nie godzą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, panowie prezesi, szanowni państwo. Kluczowym słowem jest bezpieczeństwo. Bez przekonania, że polskie niebo jest bezpieczne dla operacji lotniczych, lotnictwo cywilne nie będzie się rozwijało. Liczymy, że po pandemii nastąpi odbicie. Jednocześnie dzisiaj spotykamy się na posiedzeniu w związku z pojawiającymi się wątpliwościami i obawami, czy mamy bezpieczne procedury.

Powiem trochę o historii. Pan prezes pokazał nam slajd z historią systemu SPO. Początek to 2012 r., ale warto przypomnieć, że wówczas ten system był dopuszczony zaledwie dla najmniejszych lotnisk, jak Babimost, Bydgoszcz, gdzie w ciągu doby, a czasami w tygodniu było zaledwie kilka operacji. Pojawia się teraz pytanie – to też wynikało z kolejnego slajdu – dlaczego w 2020 r. następuje rozszerzenie systemu jednostanowiskowego? Pan prezes wyjaśnił pod koniec swojego wystąpienia. Mówił o tym również poseł Joński. W grę wchodzą oszczędności, czyli brak wystarczających środków, aby utrzymać system dwustanowiskowy.

Przypominam panu prezesowi i Wysokiej Komisji, że nie tak dawno prowadziliśmy dyskusję nad budżetem w PAŻP. Pytałem, czy wystarczy środków na bezpieczne funkcjonowanie PAŻP? Wówczas pan prezes nas uspokoił – to też było przedstawione na slajdzie – że PAŻP będzie posiłkował się kredytem. To było istotne wsparcie dla budżetu PAŻP. Wówczas jednak, jako członek Komisji Infrastruktury, swoje pytanie formułowałem w trosce o zagwarantowanie bezpiecznych procedur w PAŻP. Gdybyśmy wówczas otrzymali informacje, że pan prezes przygotowuje upowszechnienie sytemu SPO, jako Komisja ponad podziałami stworzylibyśmy presję, aby zwiększyć dotację dla PAŻP. Powracam do kluczowego słowa – bezpieczeństwo operacji lotniczych na polskim niebie, polskiej przestrzeni powietrznej, także na lotniskach. Będę wnioskował jeszcze, aby pan minister Horała udzielił Komisji odpowiedzi, czy przewiduje pan możliwość dodatkowego zasilenia PAŻP kwotą, która jest niezbędna dla przywrócenia systemu dwustanowiskowego? W grę wchodzi reputacja polskiego lotnictwa. To jest naprawdę fundamentalna sprawa.

Mam pytanie do pana prezesa Janiszewskiego. Ile potrzebuje pan pieniędzy, aby przywrócić system dwustanowiskowy? Natomiast do pana prezesa Samsona mam pytanie, czy ULC certyfikował wszystkie zmiany procedur? Czy ULC posiadał wiedzę? Jakie jest stanowisko ULC w związku z zaistniałym incydentem? Panie przewodniczący, jeżeli jest potrzeba, aby zwiększyć budżet PAŻP, wnioskuję, abyśmy jako Komisja opracowali dezyderat do szefa rządu, pana premiera Morawieckiego, w celu uruchomienia rezerwy celowej, aby przeznaczyć niezbędną kwotę na wsparcie budżetu PAŻP. Naprawdę, w grę wchodzi bezpieczeństwo operacji lotniczych, czyli pasażerów, a także reputacja polskiego lotnictwa cywilnego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Powiem dwa zdania w uzupełnieniu do wypowiedzi pana przewodniczącego Grabarczyka oraz pana posła Jońskiego, jeśli chodzi o sytuację finansową i lukę, która powstała w sposób obiektywny w związku ze zmniejszonym ruchem lotniczym.

Jeśli dobrze pamiętam ze slajdów, proszę mnie skorygować, panie prezesie, różnica między 2020 r. a 2019 r. wyniosła około 600 mln zł. Myślę, że jeśli przeanalizujemy budżet i przepływy finansowe w ramach budżetu państwa, możemy znaleźć tę kwotę w oczywistym miejscu. Zostanie jeszcze na onkologię i psychiatrię dziecięcą. Co roku 2 mld zł idzie na telewizję narodową, która jest szkodliwa dla zdrowia psychicznego, a tutaj mamy rzeczywiste zagrożenie zdrowia i życia. Jako przewodniczący Komisji Infrastruktury apeluję do pana ministra Horały, żeby uszczuplić strumień pieniędzy płynący na telewizję propagandową, a wspomóc rzeczywiste potrzeby i bezpieczeństwo Polaków.

Kolejny do głosu zgłosił się pan Mirosław Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Muszę powiedzieć, że zostało bardzo wiele powiedziane i zadano wiele pytań. One wszystkie są ważne. Muszę przyznać, że mam pewien niedosyt, ponieważ podskórnie czuję, że dyskusja i informacje, które do tego momentu usłyszeliśmy ze strony pana ministra i pana prezesa, są trochę obok tematu, dla którego dzisiaj się zebraliśmy, czyli tematu bezpieczeństwa.

Pan minister, jeśli dobrze zrozumiałem, grozi tym, którzy ujawniają informacje w trosce o bezpieczeństwo. To jest naprawdę karykaturalny obraz. Jeżeli mówimy o jakichkolwiek zadaniach państwa w obszarze lotnictwa, bezpieczeństwo jest na pierwszym miejscu. Próba przykrywania czy powodowania, że nie będzie motywacji do ujawniania informacji, które godzą w bezpieczeństwo, zasługuje przynajmniej na posypanie głowy popiołem, panie ministrze. Bezpieczeństwo jest dla nas najważniejszą troską. Jeżeli ktoś widzi, że dyskusje w gronie wewnętrznym nie dają rezultatu, jego obowiązkiem jest poinformować opinię publiczną, że istnieje poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa.

Panie ministrze, zamiast reagować na te informacje próba grożenia takim osobom to jest rozwiązanie najgorsze z możliwych. To jest taki tupolewizm. Absolutnie apeluję, żeby powstrzymać się od tego rodzaju reakcji, bo, tak jak powiedziałem, w dłuższej perspektywie będą odbijały się nam czkawką.

Usłyszeliśmy dużo o inwestycjach, o wynagrodzeniach, kryzysie. Te informacje są oczywiście ważne. Gdyby przedmiotem naszych obrad była sytuacja w PAŻP dotycząca inwestycji, kwestii pracowniczych, wynagrodzeń i odpowiedzi PAŻP na kryzys, oczywiście to byłoby bardzo dobre przedstawienie informacji ze strony pana prezesa. Myślę, że bylibyśmy ukontentowani. Natomiast rozmawiamy o bezpieczeństwie i mam wrażenie, że PAŻP prześlizgnął się nad tym tematem. Zostało to przedstawione przez pana prezesa w karykaturalny sposób. Była mowa o incydentach w łazienkach z ciepłą wodą, ale my nie pytamy o tego rodzaju imponderabilia. Jeżeli one mają pokazać, czym zajmuje się PAŻP, przepraszam, ale wydaje się mi, że to nie jest obszar, którym powinien się zajmować.

Natomiast nie usłyszeliśmy nic konkretnego o grudniowym incydencie w Warszawie, gdzie załoga statku powietrznego oczekiwała odpowiedzi kontrolera i przez wiele minut jej nie słyszała. To jest poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, i tak zostało to ocenione. Stosunkowo mało usłyszeliśmy o incydencie na lotnisku w Katowicach. Jeżeli prawdą jest, że tam był jeden kontroler nie tylko na wieży, ale w trybie jednoosobowym, to pokazuje, że decyzje dotyczące pojedynczej obsady stanowiska kontrolera nie zostały dobrze przeanalizowane przed wdrożeniem. Procedury nie zostały dobrze przemyślane i opisane oraz wszystko zostało wdrożone w prostej reakcji na kryzys. W przypadku operacji lotniczych proste reakcje na kryzys bardzo często prowadzą do obniżenia poziomu bezpieczeństwa. Przywołane dwa incydenty pokazują, że doszło do obniżenia poziomu bezpieczeństwa. Jeżeli podczas posiedzenia Komisji będziemy rozmawiali, jakie inwestycje zostały dokonane przez PAŻP, jakie są wynagrodzenia, temat bezpieczeństwa umyka nam sprzed oczu.

W związku z tym pierwsze pytanie skieruję do przedstawicieli ULC, w jaki sposób urząd odnosi się do właśnie wprowadzonego trybu SPO? Czy to było konsultowane i analizowane? Czy były brane pod uwagę incydenty, o których wspomniałem, czyli w Katowicach i Warszawie? Czy ULC oceniało wdrożone procedury pod kątem ich zgodności z obowiązującymi procedurami w całej Unii Europejskiej? Czy rzeczywiście jest tak, jak mówił pan prezes, że to są procedury stosowane standardowo i także u nas mogą być stosowane standardowo? Czy procedura SPO powinna być odpowiedzią na kryzys, bez uwzględnienia kontekstu wielkości ruchu lotniczego? To są pytania, na które powinniśmy poznać odpowiedź.

Chcę również prosić pana prezesa PAŻP o szersze wyjaśnienie tych dwóch incydentów: w Warszawie, gdzie nie było odpowiedzi ze strony kontrolera, i w Katowicach w czerwcu, dotyczącego lądowania na zajętym pasie. Czy to były jedyne tego typu incydenty, a pozostałe zdarzenia związane są tylko i wyłącznie z łazienkami i ciepłą wodą? Może jest więcej takich incydentów? To pytanie zostało już zadane – ile jest incydentów zgłaszanych do centralnego rejestru?

Na koniec ponowię pytanie do pana ministra o kwestie finansowania. Czy w trakcie 2020 r. ministerstwo otrzymywało informacje dotyczące potrzeb finansowych ze strony PAŻP? Jeżeli były takie informacje i prośby, jaka była reakcja ministerstwa? Czy w 2021 r. ministerstwo również otrzymywało takie informacje? Jeżeli tak, jaka była reakcja ministerstwa? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie. W mojej wypowiedzi chcę uniknąć mnożenia drobnych przykładów, dlatego że zawsze bezpieczeństwo ruchu w lotnictwie cywilnym jest wypadkową mechanizmów, które są utrwalane w instytucjach specjalistycznych takich jak PAŻP.

Z dzisiejszej odpowiedzi pana prezesa i pana ministra jednoznacznie wynika, iż fakty przedstawione w materiale publicznym, który stanowił podstawę do zwołania dzisiejszego posiedzenia Komisji, nie są miarodajne i obiektywne. Natomiast myślę, że można wykorzystać dzisiejsze posiedzenie Komisji do zadania jednego lub dwóch pytań panu ministrowi czy prezesowi PAŻP. Myślę, że w świetle sytuacji na świecie, która dotknęła sektor lotnictwa cywilnego, tym bardziej w bliższej perspektywie mówimy o państwach Unii Europejskiej, gdzie procesy gigantycznej redukcji ruchu lotniczego były tożsame z tym, co obserwowaliśmy również w Stanach Zjednoczonych lub w innych obszarach świata. Do dzisiaj powoduje to określone skutki finansowe dla instytucji zarządzających przestrzenią powietrzną, jak PAŻP czy odpowiedniki w innych państwach, w szczególności w Unii Europejskiej.

Myślę, że sytuacja finansowa w ostatnim roku jest bardzo niedobra, dlatego że drastyczne ograniczenie ruchu lotniczego skutkuje potężnym ograniczeniem przychodów z tytułu obsługi ruchu lotniczego. Przypominam, że w tym półroczu mamy jeszcze zaległe posiedzenie dotyczące problematyki infrastruktury lotnictwa cywilnego w świetle rewizji pakietu europejskiego dotyczącego jednolitej przestrzeni powietrznej. Myślę, że wszystkim nam jako parlamentarzystom bliskie jest to, aby perspektywa europejskich prac, w których uczestniczy Polska, była również przetwarzana na spójną politykę organizacyjną, finansową, inwestycyjną, zarządzania personelem w resorcie infrastruktury, Ministerstwie Obrony Narodowej czy w jednostkach nadzorowanych i podległych. Pozostaje pytanie o elastyczność kosztową takiej jednostki, która zarządza ruchem lotniczym, o dodatkowe źródło przychodów, stabilność pozycji jednostki zarządzającej ruchem lotniczym w skali międzynarodowej, bezpieczeństwo, ciągłość zapewnienia służb ruchu lotniczego czy bezpieczeństwo państwa w czasie pokoju i wojny.

Mam pytanie w świetle obiektywnych faktów, które dotknęły nie tylko PAŻP w Polsce, ale również odpowiednie instytucje w Europie i na świecie – czy wnioskiem ze stanu faktycznego nie powinna być analiza i ewentualne zmiany formuły prawnej funkcjonowania PAŻP? Przypominam, że dzisiaj PAŻP jest państwową osobą prawną i elastyczność w tym zakresie jest nieco ograniczana. Pytanie do pana ministra lub prezesa PAŻP. Czy okres ostatniego roku nie jest dobrą podstawą do wniosków lub inicjatyw zmieniających formułę prawną PAŻP w świetle dopuszczalnych form prawnych wynikających z naszego prawa, ale również w świetle prac, które trwają i będą wywierać bezpośredni skutek, nie tylko w najbliższych latach? Mówię o dyskusji europejskiej w tym zakresie. To jest pytanie, czy dzisiejsza formuła, przyjęta ustawą o utworzeniu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w 2006 r., zaproponowana w formie państwowej osoby prawnej, będzie kontynuowana? Czy będą proponowane przez Radę Ministrów, Ministerstwo Infrastruktury, pana ministra Horałę jakieś zmiany ustrojowe? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca Milczanowska.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie prezesie, ponieważ ze strony państwa posłów padło wiele słów niepokoju związanych z niebezpieczeństwem chcę

zadać pytanie, czy jakaś instytucja, polska lub europejska, stwierdziła, że wprowadzenie operacji jednostanowiskowych jest zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu lotniczego? Czy jest taka instytucja, która podała w wątpliwość operacje jednostanowiskowe?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Teraz pan Jakub Caban ze Związku Kontrolerów Ruchu Lotniczego.

Członek zarządu Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Jakub Caban:

Szanowni państwo, chcę poruszyć jedną kwestię, ponieważ usłyszeliśmy bardzo dużo faktów ze strony pana prezesa. Odbieramy to jako próbę nawiązania do raportów. Kwestia dotycząca sanitariatów była podnoszona przez panów posłów, więc nie będę tego wyciągał. To jest próba zbagatelizowania problemu i odsunięcia meritum sprawy, tj. trudności, z którymi borykamy się od marca i które od tamtej pory podnosimy regularnie.

Mam pytanie do pana prezesa ULC, ponieważ my, jako zarząd Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego, wnioskowaliśmy o przeprowadzenie kontroli, wprowadzenie, wdrożenie zmian związanych z pracą na połączonych stanowiskach w PAŻP. Nasz wniosek złożyliśmy oficjalnie w dniu 27 sierpnia. Od pana prezesa Janiszewskiego usłyszeliśmy, że wszystko jest w porządku, że to są standardy, które obowiązują od lat i nie ma z tym żadnego problemu. W swoim wniosku podnieśliśmy wiele wątpliwości i zastrzeżeń, które chcielibyśmy, żeby zostały rozwiane. Pytanie, kiedy możemy spodziewać się wglądu do tego raportu? Czy został już ukończony, czy zostanie nam udostępniony? Jeżeli tak, kiedy to nastąpi? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Teraz o głos poproszę pana Kamila Świtonia – Ogólnopolski Związek Zawodowy Służb Ruchu Lotniczego.

Członek zarządu Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Służb Ruchu Lotniczego Kamil Świtoń:

Dzień dobry. Kamil Świtoń, Ogólnopolski Związek Zawodowy Służb Ruchu Lotniczego. Podzielamy zdanie drugiego związku zawodowego i ze swojej strony chcemy przedstawić nasze stanowisko w tej sprawie, bo było poruszanych wiele spraw, z którymi się nie zgadzamy.

Zaczynając od początku, chcemy przypomnieć, że wspólnie z innymi związkami zawodowymi wydaliśmy oświadczenie, w którym zdecydowanie odcinamy się i potępiamy ujawnianie danych osobowych biorących udział w zdarzeniach lotniczych. Poruszona kwestia anonimów – być może to jest niechęć osób do podpisywania się z imienia i nazwiska, co jest prawdopodobnie związane z obawą o dalsze zatrudnienie w agencji. Pracownicy zdają sobie sprawę, że anonimizacja raportów jest fikcją i boją się represji. System sprawiedliwego traktowania just culture, który był wspominany, pozostawia wiele do życzenia.

Kolejna sprawa. Pan minister Horała wspominał o zaledwie jednym czy dwóch wybranych incydentach, natomiast zgłoszeń było ponad 1800. Były one mniej lub bardziej poważne. Natomiast pan prezes Janiszewski podaje liczbę incydentów w wartościach bezwzględnych, pokazując, że ich liczba maleje. Z kolei spadek ruchu został przedstawiony w wartościach procentowych i nie sposób tych wartości porównywać. Tak naprawdę SPO odradzane jest przez wszelkie światowe agencje, instytucje lub stowarzyszenia zajmujące się bezpieczeństwem ruchu lotniczego. Tymczasem SPO w PAŻP stosowane jest często w najbardziej radykalnej wersji, czyli pozostaje jedna osoba sama w całym budynku przez wiele godzin. W tym momencie margines błędu wynosi zero.

Jak wspominał poseł Lasek, analiza bezpieczeństwa dotycząca SPO była przygotowywana jedynie dla kilku wybranych organów, a nie dla wszystkich. Chciałbym również poruszyć inną kwestię, gdyż pracodawca wspominał o zaawansowanych symulatorach do szkolenia. Niestety, z naszego doświadczenia wynika, że ten symulator pozostawia wiele do życzenia i w żaden sposób nie odzwierciedla rzeczywistej pracy kontrolera ruchu lotniczego. Mówiąc na marginesie, dopiero w zeszłym miesiącu została podjęta decyzja o przeprowadzeniu szkoleń na symulatorze dotyczącym SPO, natomiast szkolenia mają odbywać się dopiero za pół roku.

Kolejna kwestia. Chodzi o przedstawiany dokument Eurocontrol, który określa postępowanie przy odbudowującym się ruchu lotniczym. Chcę zapytać pana prezesa Janiszewskiego, kiedy pracodawca określi, kiedy ten ruch się odbuduje? Czy są jakieś wytyczne, przy jakim poziomie ruchu SPO zostanie zniesiony? Była również przywołana sytuacja z lotniska w Katowicach. Chcę zaznaczyć, że w tej sytuacji uczestniczył tylko jeden samolot. To pokazuje dobitnie, że jedna osoba może nie wystarczyć, nawet przy jednym samolocie.

Pan prezes podnosił również kwestię wynagrodzeń. Również muszę odnieść się do tego. Przez cały 2020 r. strona społeczna uczestniczyła w dialogu na temat wynagrodzeń i nowego regulaminu wynagradzania. Przedstawiliśmy co najmniej kilka projektów, w których zaproponowaliśmy zmniejszenie wymiaru etatów pracowników czy likwidację funduszu nagród w wysokości 30 mln zł. Pracodawca odmówił. Z kolei 30 września ubiegłego roku pracodawca zaproponował nowy regulamin wynagradzania, na który się zgodziliśmy. Niestety również został on odrzucony przez pracodawcę. Były przedstawiane przykładowe wynagrodzenia kontrolerów ruchu lotniczego – muszę zdecydowanie zaprzeczyć tym informacjom. Miesięczne średnie wynagrodzenie kontrolera ruchu lotniczego poza Warszawą na lotniskach regionalnych wynosi około 6–8 tys. zł na rękę, czyli około 10 tys. zł brutto. To nie jest ani 30, ani 40 tys. zł, ani nawet 50 tys. zł, o których było wspominane. Pozostawiam państwu do rozwagi, czy 6 tys. zł to dużo czy mało za odpowiedzialność za życie setek ludzi.

Wspomniany był również czas, który kontroler ruchu lotniczego spędza na stanowisku pracy. Chcę zaznaczyć, że czas ten jest narzucony odgórnie przepisami, które określają obowiązkową przerwę po maksymalnie 2 godzinach spędzonych na stanowisku, a zmniejszony czas, który był przedstawiany, jest również pokłosiem wprowadzenia SPO.

To wszystko z mojej strony. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Teraz poproszę pana Franciszka Teodorczyka ze Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego.

Przewodniczący zarządu Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Franciszek Teodorczyk:

Dzień dobry państwu. Po pierwsze chcę odnieść się do słów ministra Horały o anonimach. Chcę powiedzieć, że tego typu zachowania w mojej ocenie są efektem polityki zarządczej agencji, która absolutnie nie stawia na just culture, wbrew temu, co twierdzi prezes Janiszewski.

W naszej ocenie to jest właśnie desperacja ludzi wynikająca z tego, jak są traktowani, gdy słyszą co krok, że uratują nas drony, że jesteśmy zieloną wyspą w skali Europy, a tak wcale nie jest. Możemy opowiadać o dronach, gdy wyjdziemy z kryzysu, natomiast prawda jest taka, że bezpieczeństwo zapewniają ludzie, kontrolerzy ruchu lotniczego, służby techniczne. To są naczynia połączone, które gwarantują bezpieczeństwo w lotnictwie. W momencie, w którym przedstawiciele PAŻP mówią, że godzą się na jakieś ryzyko, nie oni je ponoszą, tylko kontrolerzy. To jest absolutnie zdumiewające, że kierownictwo agencji w ten sposób się wypowiada.

Mam pytanie do pana prezesa Samsona i pana ministra Horały, dlaczego tyle czasu zajęło podjęcie działań w sprawie SPO, pomimo że powstał problem z tym związany? Był nagłaśniany przez nas, przez kolegów z OZZSRL i jeszcze 10 innych związków zawodowych, czyli przez wszystkich pracowników agencji. Prawie wszystkie związki zawodowe zwracały się do pana ministra, że w agencji jest problem i potrzebujemy naprawy. Dlaczego wszystko zajęło 11 miesięcy, żebyśmy mogli się spotkać? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Ostatni głos, pan Przemysław Karaś z Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Służb Ruchu Lotniczego. Tylko proszę o zwięzłą wypowiedź, bo posiedzenie trwa już 2,5 godziny, a jeszcze będą ewentualne odpowiedzi ministrów, druga tura pytań, jeśli będzie taka konieczność.

Członek zarządu Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Służb Ruchu Lotniczego Przemysław Karaś:

Szanowni państwo, pominę wątek korporacyjno-finansowy, chociaż jest on ważny na poziomie zarzadzania agencją, natomiast dla kontrolera na stanowisku i potencjalnego pasażera ważniejsze są przyziemne kwestie. System jednoosobowej obsady stanowiska nie powinien być standardem, powinien być praktyką jedynie krótkotrwałą, awaryjną i wyjątkową. Kontrolerzy nie są szkoleni do tego typu pracy.

Oczywiście podczas szkolenia kandydat odbywa zajęcia na symulatorze jako jedna osoba, ale następnym etapem jest praktyka na żywym ruchu na stanowisku operacyjnym, gdy towarzyszy mu kontroler koordynator. Tak samo szkolenia odświeżające odbywają się pojedynczo, ale z założeniem w scenariuszu, że wszystkie koordynacje wykonywane w rzeczywistości przez kontrolera koordynatora są dokonane. Również instrukcje operacyjne opisujące pracę kontrolerów szczegółowo podają, jakie czynności należą do obowiązków kontrolera koordynatora i kontrolera wykonawczego.

Bardziej istotne jest, jaki procent zajmują meldunki dotyczące zdarzeń organizacyjnych, przeładowania pracą, zbytniego przeciążenia. Spadek ruchu nie może być uzasadnieniem dla obniżenia standardów bezpieczeństwa. Każda osoba z branży lotniczej wie, że nawet jeden statek powietrzny może spowodować nakład pracy, z którym nie poradzi sobie jedna osoba. Dzisiaj wielokrotnie był omawiany przykład próby lądowania w Katowicach. Osobiście również podaję w wątpliwość twierdzenie, że w Krakowie przed pandemią naraz na łączności z jednym kontrolerem było 26 statków powietrznych. Chętnie poznam datę, kiedy to miało się wydarzyć.

Odnośnie do natężenia ruchu w 2020 r. również liczba 3 nie jest maksymalną wartością, z jaką kontroler miał do czynienia w jednym momencie w Krakowie. Aktualne natężenie na lotnisku w Krakowie w dniu 11 stycznia 2020 r. – 24 sztuki w ciągu jednej godziny. Łącznie – 116 w ciągu doby. Czy to jest mało? Myślę, że nie. Senior kontroler ma za zadanie analizować sytuację do przodu, na wypadek spodziewanej burzy czy spiętrzenia ruchu, i zorganizować zwiększenie obsady. Takie stanowisko, poza Warszawą, jest tylko w Krakowie, i to w organie kontroli lotniska. Nigdzie indziej nie ma takiego stanowiska. Czy przeciążony pracą kontroler ma zadbać jeszcze o zorganizowanie sobie kogoś dodatkowego? Kto przyjdzie na wezwanie przyciskiem, jeżeli nie ma nikogo w obiekcie, albo kto pomoże kontrolerowi, który odbywa aktualnie obowiązkową, określoną w przepisach przerwę po zejściu ze stanowiska? Przerwa jest obowiązkowa i podjęcie pracy byłoby wykroczeniem wbrew temu przepisowi. Odejście na drugi krąg jest opisaną procedurą. Jednak to, co się wydarzyło, czyli odejście na drugi krąg na mniej niż 30 sekund przed lądowaniem, odbyło się, ponieważ w końcu kontroler zorientował się, że nie powinno w ogóle do tego dojść. A doszło do tego na skutek utraty świadomości sytuacyjnej, spowodowanej głównie przeciążeniem pracy w trybie jednoosobowym.

Podczas zeszłorocznych rokowań pomiędzy pracodawcą a stroną społeczną każda strona miała swoje propozycje. Przypominam, że strona społeczna proponowała zlikwidowanie funduszu nagród, na co pracodawca nie wyrażał zgody. Ze slajdów widać, że jest spora różnica między zarobkami stołecznych kontrolerów i kontrolerów z pozostałej części kraju. Legalność obniżki płac, dokonanej na początku stycznia tego roku, będą badały sądy na skutek kilkudziesięciu pozwów, które pracownicy wnieśli do sądów. Nowy regulamin zaproponował sam pracodawca we wrześniu. Z nieznanych powodów, oficjalnie na skutek braku jednolitego stanowiska wszystkich związków, regulamin nie został wprowadzony. Regulamin – bez dokonania żadnych zmian przez stronę społeczną.

Na koniec: nie powinniśmy patrzeć na zarobki ze slajdów czy wyliczenia świadczeń jubileuszowych oraz zarobki w najwyższych organach, w dodatku brutto, ale patrzeć na zarobki w mniejszych organach, wśród kontrolerów z cztero- czy sześcioletnim stażem. To są pensje rzędu 6 tys. zł, 7 tys. zł czy 8 tys. zł netto. I mówmy o netto, bo żyje się za netto, a nie za brutto. Obawiam się, że w tamtych organach będzie problem z obsadą w momencie, gdy ruch wróci do natężenia sprzed pandemii. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Szanowni państwo, właśnie otrzymałem informację, że mamy salę do godziny 15.00, więc proszę o zwięzłość wypowiedzi. Jeszcze pan Brychczyński i jedno uzupełniające pytanie pana posła Jońskiego. Na tym zamykam listę.

Proszę, pan Grzegorz Brychczyński, ekspert lotniczy.

Ekspert lotniczy w Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji RP Grzegorz Brychczyński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panowie prezesi, oczywiście dzisiejsza dyskusja jest niezwykle ważna. Wszyscy, którzy pracujemy w obszarach lotnictwa, znamy naczelną zasadę: safety first. To jest nasze pismo święte i tego powinniśmy się trzymać. Jako przedstawiciel Naczelnej Organizacji Technicznej i wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych nie chcę odnosić się do podnoszonych tutaj spraw. Każda organizacja, aby dobrze pracowała, musi mieć narzędzia i ludzi.

Pan prezes Janiszewski przedstawił, że ma narzędzia i stara się dbać o ludzi. Po usłyszeniu wypowiedzi kolegów kontrolerów niepokojąca jest dla mnie rola Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Z dużym zastanowieniem słuchałem wypowiedzi pana ministra Horały, który był uprzejmy stwierdzić, że zgodnie Prawem lotniczym kontrola merytoryczna działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej należy do ULC. Ale ja pytam, w jaki sposób kontrolę prowadzi Ministerstwo Infrastruktury? W tym kontekście rodzi się pytanie, co przed chwilą określił pan poseł Polaczek, który zaapelował, żeby rząd i Sejm szybciej przystąpili do prac nad nową ustawą o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, w której będą zawarowane precyzyjne zapisy o kompetencjach i odpowiedzialności, a przynajmniej to będzie mapa drogowa, jak PAŻP ma pracować.

Na tle tego wszystkiego, szanując czas, chcę powiedzieć jedno. Proszę państwa, w systemie lotnictwa cywilnego brakuje krajowej strategii dla lotnictwa cywilnego ponad podziałami, co powiedział pan minister Grabarczyk. Moje pytanie było konkretne – co z ustawą o PAŻP? Dlaczego podkreślam pracę ponad podziałami w pracach parlamentarnych i rządowych? Podam jeden przykład, chociaż nie jest związany z tym tematem. Od roku leży ustawa związana ze zmianami w obszarze Prawa lotniczego. Jeżeli nie wejdzie w życie najszybciej jak to możliwe, zagwarantuje pozostawienie 20% sprzętu lotniczego na ziemi, jeśli chodzi o gaszenie pożarów. Moje zasadnicze pytanie jest następujące: na tle całej dyskusji, bardzo ciekawej, potrzebnej i merytorycznej, chociaż niestety znalazłem sygnały, że zaczęto mylić szerokość problemu z głębokością ich sedna, ale nie chcę wdawać się w politykę – krajowa strategia lotnictwa cywilnego i ustawa o działalności PAŻP.

Na zakończenie przytoczę powiedzenie pana prezydenta de Gaulle: „W kraju, w którym jest 40 gatunków sera, bardzo trudno jest rządzić”. W firmie, w której jest 14 związków zawodowych, nie zazdroszczę zarządowi PAŻP, przy całym szacunku dla strony społecznej. Sam kiedyś byłem managerem i prowadziłem różne firmy i zawsze liczyłem się z głosem strony społecznej. Z prezentacji, która została przedstawiona, wynika jedno: PAŻP jest cenioną instytucją w świecie lotniczym, w środowisku europejskim. Moja merytoryczna opinia jest taka, że to jest najsilniejszy element polskiej władzy lotniczej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan poseł Joński – jedno pytanie.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Będzie krótko. Mamy rozbieżności odnośnie do kwot wynagrodzeń, wiemy, jak wygląda średnia. Pan prezes pokazywał, że 30–40 tys. zł, kontrolerzy mówili, że otrzymują 6–10 tys. zł na rękę. Usłyszeliśmy, że ktoś dostaje nawet 100 tys. zł. W związku z tym mam dodatkowe uzupełniające pytanie, czy pan prezes może przedstawić informacje dotyczące kosztów zarządu PAŻP? Czy pan prezes może również przedstawić swoje wynagrodzenie jako prezesa PAŻP, wraz z informacją, ile zarabia jako kontroler? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Zakończyliśmy turę pytań. Zostało nam 21 minut. Pytania były skierowane do pana ministra Horały, pana prezesa Janiszewskiego oraz prezesa Samsona. Proszę o zwięzłe odpowiedzi na pytania, po siedem minut. Jeśli nie uda się uzyskać wszystkich odpowiedzi, wówczas proszę pana ministra i panów prezesów o udzielenie ich na piśmie.

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Dziękuję, panie przewodniczący. Może uda mi się z tych siedmiu minut zostawić trochę dla innych osób. W wielkim skrócie odpowiem panu posłowi Suchoniowi – nikomu nie grożę, to są określone konsekwencje wynikające z naruszenia przepisów dotyczących tego, jak toczą się te postępowania. To, że na całym świecie i w Europie są wypracowane określone procedury, badania incydentów, które potencjalnie mogą nieść jakiekolwiek zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego – one służą zapewnianiu bezpieczeństwa.

Zatem, jeśli ktoś narusza procedury poprzez wynoszenie informacji w trakcie trwania postępowania, nie troszczy się o bezpieczeństwo lotnicze, tylko zagraża bezpieczeństwu lotniczemu i będzie za to ponosił konsekwencje, jakie są w przepisach, które są w całym świecie lotniczym. Anonimy mogą być różne. Te, które trafiały do mnie i do ministerstwa, wynikały z obawy przed odpowiedzialnością, gdy ktoś podpisze się pod tezami, które nie są prawdziwe. Zweryfikowaliśmy tezy i tam były przede wszystkim kłamstwa. Jeżeli ktoś kłamie, ma obawę, żeby kłamać pod swoim nazwiskiem, bo potem mogą wiązać się z tym nieprzyjemne konsekwencje. Być może były inne anonimy, które wskazywały na zaniepokojenie, a nie budowały tez łatwych do zweryfikowania. Przykładowo: liczba toczonych postępowań, wszczynanie lub nie procedur przez Urząd Lotnictwa Cywilnego itd.

Bardzo ważną kwestię poruszył pan poseł Polaczek, czyli zmiany formuły w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Tak, potwierdzam, w naszej ocenie jest ona niezbędna, żeby agencja mogła korzystać z nowych możliwości rozwoju, świadczyć nowe usługi, żeby dzięki temu mogła zarabiać i odciążać inne źródła finansowania. Nowa ustawa jest na etapie konsultacji międzyresortowych. Z pewnością trzeba zmienić tę formułę prawną. Pytanie, czy nadal iść w kierunku państwowej osoby prawnej, ale z szeregiem przepisów szczegółowych, wprowadzając specyficzne zasady dla tej osoby prawnej, inne niż dla pozostałych państwowych osób prawnych, czy przekształcić w jednoosobową spółkę skarbu państwa? To jest główny dylemat, który nie został rozstrzygnięty w rządzie na etapie konsultacji międzyresortowych.

Pytanie, dlaczego tyle czasu zajęło zainteresowanie się tą sprawą? Pytanie jest błędne, ponieważ jako ministerstwo reagujemy od początku, od kiedy pojawiły się zgłoszenia w formie pism – czy to w wyniku kontroli resortowej, czy na skutek korespondencji z Urzędem Lotnictwa Cywilnego, kierując prośbę do ULC o wszczynanie określonych procedur. Cały czas zajmujemy się tą sprawą, natomiast do tej pory nie stwierdzono poważnych zaniedbań czy rażących zagrożeń dla ruchu lotniczego, stąd nie było potrzeby wprowadzania widowiskowych działań. Teraz po prostu zaistniała dezinformacja w przestrzeni publicznej, więc trzeba na nią odpowiadać i bardzo dziękuję Komisji, że pojawiła się okazja.

Ostatni wątek. Strategia rozwoju lotnictwa cywilnego jest na końcowym etapie uzgodnień międzyresortowych. Jestem przekonany, że w pierwszej połowie tego roku przedstawimy ją rządowi do przyjęcia. Taka strategia jest niezwykle potrzebna. Byłaby wprowadzona szybciej, ale COVID-19, pandemia, zdarzenie niespotykane na rynku lotniczym –

to spowodowało, że bardzo zaawansowaną strategię trzeba było pisać od nowa, aby odnieść się do nowej, niespodziewanej sytuacji. To wszystko, resztę czasu zostawiam panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Proszę, pan prezes Janiszewski.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Mam nadzieję, że wystarczy nam czasu, żeby odpowiedzieć na szereg pytań.

Zacznę od pytania pani wiceprzewodniczącej Milczanowskiej, czy jakakolwiek instytucja zagraniczna wydała jakiekolwiek oświadczenie lub opinię, że jest niebezpiecznie. Nie, nie znam takiej instytucji, która wydałaby na rzecz Polski czy PAŻP stwierdzenie, że prowadzone procedury są niebezpieczne, wręcz odwrotnie. Chcę dodać, że ocena D świadczy o tym, że cały czas podnosimy poziom systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Odpowiadając na pytania pana ministra Polaczka, oczywiście, dzisiaj jesteśmy w kryzysie i zawsze w czasie kryzysu trzeba znajdować dobre strony. To jest rzeczywiście moment, kiedy musimy zacząć inwestować, zmieniać naszą formułę. Tak jak powiedział pan minister, formuła jest tworzona, znajduje się w konsultacjach międzyresortowych. To są również inicjatywy, które dzisiaj podejmujemy.

Rozumiem, że pan przewodniczący związku zawodowego mówi, że drony nie są ważne, ale sama liczba operacji bezzałogowych statków powietrznych, zarejestrowana w systemie PansaUTM, jedynym certyfikowanym systemie do zarządzania bezzałogowymi statkami powietrznymi, wyniosła w zeszłym roku prawie 270 tys. operacji, czyli tyle, ile operacji lotnictwa ogólnego małych awionetek. Bardzo dziękujemy za ten głos. Rzeczywiście, to są niezbędne zmiany, abyśmy mogli konkurować na rynku europejskim, abyśmy mogli budować cyfrowe polskie niebo, w pełni zautomatyzowane, dające w przyszłości możliwość pracy w dużym ruchu, w komfortowych warunkach na rzecz kontrolerów ruchu lotniczego, informatorów służby informacji powietrznej oraz techników w zakresie obsługi najnowocześniejszych systemów czy badania tych systemów bezpieczeństwa.

Odpowiadając na pytania lub tezy przedstawione przez pana wiceprzewodniczącego Grabarczyka – w zakresie pracy PAŻP jest wpisane działanie na rzecz bezpieczeństwa i budowania bezpiecznych procedur. Praca SPO rzeczywiście była wdrażana na początku lat 00., następnie w 2012 r. na lotniskach posiadających najmniejsze obciążenia ruchu lotniczego. Dzisiaj większość lotnisk ma bardzo niskie natężenie ruchu lotniczego. Podam przykład. Warszawskie lotnisko w momencie pikowym ma poziom ruchu lotniska w Bydgoszczy w 2019 r.

Chcę odnieść się do kredytów i posiedzenia Komisji Infrastruktury, o którym wspomniał pan przewodniczący. Ono odbyło się 20 stycznia 2020 r. i wtedy jeszcze nie byliśmy w pełni świadomi skali nadchodzącego kryzysu. Natomiast kredyty, które uruchomiliśmy, tj. kredyt obrotowy i inwestycyjny, pozwolą na kontynuowanie inwestycji, utrzymanie płynności finansowej, ponieważ ona będzie zależała od kosztów, ale również od przychodów, od poziomu ruchu lotniczego. Dzisiaj PAŻP przy użyciu kredytów zakłada najczarniejszy scenariusz przedstawiany przez Eurocontrol. Mowa o scenariuszu, w którym poziom ruchu w 2021 r. będzie kształtował się między 30% a 60% ruchu z 2019 r. Przy użyciu kredytów powinniśmy utrzymać płynność finansową.

Oczywiście PAŻP nie ma wpływu na rozwój koronawirusa. Żadna instytucja lotnicza w tym zakresie nie ma wpływu na scenariusze. Dzisiaj słyszymy o wariancie brytyjskim lub afrykańskich odłamach. Nie jestem w stanie przewidzieć do końca, jaka będzie sytuacja. Zakładamy najczarniejszy scenariusz. Zakładamy, że te kredyty będą nam potrzebne, aby sfinansować swoje utrzymanie i inwestycje. Uzupełniając moją wypowiedź i odpowiadając na pytania pana przewodniczącego Grabarczyka – strata brutto za 2020 r., dzięki oszczędnościom poczynionym w poprzednich latach, dzięki rewizji planu skuteczności działania, dzięki któremu poprawiliśmy swoje wyniki finansowe, wyniosła 323 mln zł. To jest strata brutto liczona na styczeń 2020 r., ponieważ finalne dane będą dostępne po dokonaniu audytu finansowego przez biegłego rewidenta, audytora, jeśli chodzi o stan pieniędzy PAŻP.

Odnosząc się do pytań pana posła Suchonia, powiem jedną rzecz. Zachęcamy do składania zgłoszeń, bo tylko dzięki dużej liczbie zgłoszeń jesteśmy w stanie budować system bezpieczeństwa. To jest normalna procedura. Duża liczba zgłoszeń, nawet najbardziej infantylnych, pozwala nam na budowanie odpowiedniego poziomu kultury bezpieczeństwa. To jest widoczne w naszych wynikach, niezależnych audytach czy instytucjach kontrolujących nie tylko wewnątrz kraju, ale również za granicą.

Podstawową zasadą, która została wprowadzona po katastrofie w Überlingen, gdzie 95. ofiarą katastrofy lotniczej był kontroler ruchu lotniczego, jest pełna anonimizacja uczestników zdarzeń w ruchu lotniczym, zgłoszeń przekazywanych przez kontrolerów ruchu lotniczego, informatorów służby informacji powietrznej, którzy pracują na rzecz bezpieczeństwa małego lotnictwa – ponad 270 tys. operacji w skali roku. To jest podstawa funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem. Im większa liczba zgłoszeń, tym większa nauka dla organizacji. Dopiero po pełnym raporcie, gdzie specjaliści sprawdzają, co się wydarzyło, co mogło mieć potencjalny wpływ, jak działa system, możemy powiedzieć, czy określone zdarzenie było bezpieczne w danym zakresie.

Odnosząc się do grudniowego incydentu, art. 6, art. 15 i art. 16 rozporządzenia nr 376/2014 stwierdza bezwzględnie, w jaki sposób instytucje zapewniające bezpieczeństwo w ruchu lotniczym mają zachowywać się w stosunku do badań, zdarzeń i zgłoszeń lotniczych. Uzupełniając wypowiedź, przedstawiłem państwu określone dane statystyczne dotyczące liczby zgłoszeń w poszczególnych latach. Liczba zbadanych zdarzeń, pełne weryfikacje, w tym również zdarzenia przekazane do Państwowej Komisji Badań Wypadków Lotniczych, wynosi: w 2017 r. – 160, w 2018 r. – 278, w 2019 r. – 192, w 2020 r. – 150, wraz z pełnymi weryfikacjami. Weryfikacja nie równa się zdarzeniom. Przy liczbie zgłoszeń widać, w jakim zakresie to są rzeczywiste zdarzenia czy zgłoszenia zakwalifikowane jako zdarzenia mające wpływ lub niemające wpływu na poziom bezpieczeństwa lub zapewniane bezpieczeństwo w ruchu lotniczym. To są fakty, drodzy państwo, dotyczące elementów zarządzania bezpieczeństwem.

Oddam głos dyrektorowi do spraw operacyjnych, aby odniósł się do zdarzenia w Katowicach. Ja odniosę się tylko do zdarzenia grudniowego. Zgodnie z rozporządzeniem nr 376, artykułami przedstawionymi przeze mnie oraz innymi artykułami zawartymi w tym rozporządzeniu, jako osoba kierująca jednostką, nie mam prawa wypowiedzieć się na temat tego zdarzenia do momentu zakończenia badania, jeśli chodzi o zdarzenia lotnicze. Zostawiamy to specjalistom. To są kontrolerzy ruchu lotniczego, będący aktywnymi kontrolerami, wykształconymi osobami w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem. To oni dokonują weryfikacji i badają określone zdarzenia.

Panie przewodniczący, szanowni posłowie, Wysoka Komisjo, oddaję głos dyrektorowi Biura Operacyjnego, kontrolerowi z 15-letnim doświadczeniem, który odniesie się do zdarzenia w Katowicach, abyśmy mieli pełny obraz, co tam się wydarzyło.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę o zwięzłe wyjaśnienie.

Dyrektor Biura Operacyjnego w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Michał Mikołajczak:

Dzień dobry państwu. O incydencie, o którym rozmawiamy i który był przytoczony przez kilka osób, powiedziano bardzo dużo, ale nie powiedziano o jednej podstawowej sprawie, że kontroler będący na stanowisku podjął działania tak, aby nikomu nic się nie stało. Podobnych incydentów w Polsce jest kilka w ciągu roku, na świecie kilkadziesiąt, a nawet kilkaset. Musimy wziąć pod uwagę również to, że druga osoba, która byłaby na wieży, ma swoje zadania do realizacji. Jej zadaniem nie jest nadzorowanie kontrolera ruchu lotniczego. Nadzór odbywa się tylko i wyłącznie podczas procesu szkolenia lub egzaminowania. Kontroler wykonuje czynności sam na stanowisku. Owszem, zawsze czujemy się pewni, kiedy ktoś jest obok nas. Jeśli jedziemy samochodem, również czujemy się pewni, gdy obok jest druga osoba, ale prowadzimy samochód samodzielnie. Kontroler ruchu lotniczego pracuje samodzielnie na stanowisku i samodzielnie podejmuje decyzje. Można się konsultować. Kontroler w Katowicach po tym, jak zauważył zaistniałe okoliczności, podjął odpowiednie działania celem zabezpieczenia zarówno pasażerów, pilotów, jak i ludzi na ziemi. Nie możemy mówić o umyślnym działaniu czy zdarzeniu, gdzie bezpośrednią przyczyną była obsada na stanowisku.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Dodam tylko, drodzy państwo, że osoby znajdujące się na katowickiej wieży to byli: kontroler ruchu lotniczego, kierownik kontrolerów ruchu lotniczego oraz asystent kontrolera ruchu lotniczego.

Odniosę się jeszcze bardzo krótko do jednej sprawy. Kontrolerzy ruchu lotniczego są szkoleni w trybie pracy jednostanowiskowej. Do czwartej fazy szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego odbywa się to jednostanowiskowo, następnie przechodzimy do pracy wielostanowiskowej. Takie same szkolenia przechodzą piloci. Są oni szkoleni do pracy jednoosobowej, jak również MCC – multi crew cooperation, czyli pracy w załodze wieloosobowej. Na to są procedury w instrukcji operacyjnej. Opisane są zarówno określone zasady pracy jednostanowiskowej, jak i określone zasady pracy dwustanowiskowej. Takie zasady są zawarte w instrukcji operacyjnej służb kontroli ruchu lotniczego w PAŻP.

Jeśli mogę prosić, panie przewodniczący, jeszcze krótko i na temat, prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, jeszcze tylko pan poseł Lasek, bo nie na wszystkie pytania została udzielona odpowiedź. Proszę, panie pośle, o uzupełnienie, ale naprawdę zwięźle.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, chciałbym bardzo, aby te pytania nigdzie nie uciekły – panie prezesie, data szkoleń personelu i data rozpoczęcia przez nich pracy w systemie jednoosobowej obsady stanowiska. Ile takich szkoleń zostało przeprowadzonych? Daty wykonania obowiązkowych analiz bezpieczeństwa dla poszczególnych stanowisk i uzupełnienie. PansaUTM – świetny system, który państwa agencja wprowadziła. Czy analizy bezpieczeństwa również uwzględniają dodatkową informację, z którą muszą pracować kontrolerzy obsługujący ten system?

Na koniec podział na grupy. Tego nie powiedziałem wcześniej, a chciałbym, aby to zostało powiedziane. Czy szkolenie na symulatorach i szkolenie kontrolerów też jest realizowane przy założeniu podziału na grupy? Teoretycznie można by powiedzieć, że jeśli dzielimy kontrolerów na grupy przy szkoleniu, to dobrze, ale jeśli nie dzielimy, to wprowadzamy dodatkowe zagrożenie.

Ostatnia sprawa. Poziom bezpieczeństwa D – wszyscy się cieszymy, ale dlaczego nie zrobiono analizy bezpieczeństwa przed wprowadzeniem szczególnych rozwiązań, tylko dopiero w trybie szczególnym, równolegle do wprowadzanej zmiany? Pan prezes wie, o co chodzi. Pan jest kontrolerem, panie prezesie, byłym związkowcem. Jakby pan zareagował jako kontroler na szkolenie nad tak istotną zmianą, jaką jest praca w procedurze SPO, która odbywa się prawie rok po jej wprowadzeniu? Na szczęście załogi samolotów pasażerskich nadal pracują w wieloosobowych składach, a my mamy do czynienia z tym, że obecnie wprowadzono, i wydaje się to dłużej zapowiadającym się standardem, pracę jednoosobową na stanowiskach kontroli ruchu lotniczego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli pan poseł wyrazi zgodę, żeby pan prezes już nie odpowiadał w chwili obecnej, ale udzielił szczegółowej odpowiedzi na piśmie.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, proszę o to samo. Mam nadzieję, że to nie było celowe, ale pan prezes ominął pytania, które zadałem. Również poproszę o odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Bardzo proszę pana prezesa ULC o zwięzłą wypowiedź, bowiem kolejna Komisja rozpoczyna tutaj posiedzenie.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Dzień dobry panie ministrze, panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Chcę potwierdzić, że ULC prowadzi ciągły i bieżący nadzór nad PAŻP, tak samo jak nad wszystkimi innymi operatorami lotniczymi w kraju. Nadzór opiera się na przepisach międzynarodowych – CANSO, EASA, Eurocontrol. Chcę potwierdzić, że funkcja SPO jest powszechnie znana. Definicja została stworzona przez Eurocontrol. SPO było wykorzystywane w PAŻP od dłuższego czasu. Oczywiście w mniejszym natężeniu, ale było wykorzystywane i tryb był wykonywany.

Natomiast spotkaliśmy się ze szczególną sytuacją, dlatego na początku 2020 r. podjęto decyzję o zmianie systemu funkcjonalnego i modyfikacji w trybie szczególnym, który przede wszystkim miał na celu ograniczenie rozprzestrzeniania się koronawirusa. W naszym rozumieniu nie chodziło o kwestie zmniejszenia kosztów, tylko o to, aby odseparować kontrolerów i zapewnić im możliwość redundancji, aby nie stykali się ze sobą w warunkach, które były potrzebne. Oczywiście przy założeniu, że można było to robić, jeśli liczba operacji w danym dniu, godzinie i sektorze na to pozwalała, zgodnie z przepisami. Jako ULC od samego początku braliśmy aktywny udział w tej dyskusji.

W ciągu 2020 r. przeprowadziliśmy trzy kontrole. Jedną kontrolę planowaną, dwie kontrole doraźne. Kontrole były z definicji planowane i to był ciągły system monitorowania, natomiast kontrole doraźne były nie tyle na podstawie zgłoszeń związków zawodowych – bardzo dziękujemy stronie społecznej – ale ze względu na wyniki centralnej bazy zgłoszeń. To jest nasze podstawowe narzędzie informowania. To jest mechanizm anonimowy. Z centralnej bazy zgłoszeń rzeczywiście wychodziły sygnały, które mówiły, że mamy potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa. Chcę tylko powiedzieć, że zostały przeprowadzone trzy kontrole. W wyniku pierwszych dwóch kontroli zestawiliśmy niezgodności z poziomu drugiego. To nie były niezgodności związane z bezpośrednim zagrożeniem, bo wtedy byłyby związane z poziomem pierwszym. Biorąc pod uwagę to, co zobaczyliśmy, to były niezgodności poziomu drugiego. One były związane z nieścisłościami proceduralnymi – pewne procedury nie były prowadzone i nie zostały przygotowane tak, jak powinno to rzeczywiście wyglądać.

Chcę również powiedzieć, że najważniejszym dokumentem w każdej organizacji lotniczej jest instrukcja operacyjna. Taka instrukcja w przypadku PAŻP jest przygotowywana i zatwierdzana przez prezesa PAŻP, natomiast to jest wyjątkowy przypadek, kiedy zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej nie zatwierdza jej prezes ULC. W instrukcji operacyjnej jest opis stosowania SPO, również w posiadanych informacjach. Proszę pamiętać, że SPO nie jest narzucane odgórnie, tylko końcowa decyzja o wprowadzeniu SPO należy do kierownika danej jednostki, czyli w tym przypadku kierownika wieży. Zatem on ponosi końcową odpowiedzialność oraz przygotowuje analizę sytuacji, czy można to wprowadzić. Jeżeli kierownik jednostki na wieży uzna, że to jest niebezpieczne, nie powinien tego wprowadzać i zgodnie z instrukcją operacyjną ma możliwość odmówienia. Dlatego w jednej z naszych kontroli wydaliśmy dyspozycję, aby przestrzegać tego punktu. Jeżeli kierownik danej jednostki uważa, że to jest niebezpieczne, ma prawo odmówić.

To wszystko w skrócie, o czym chciałem powiedzieć, w odniesieniu do licznych pytań, które usłyszeliśmy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad. Zamykam posiedzenie Komisji.